A. Hydr.
47.9a

a. hydr.
47 qa

Greger

Das

dermal Nothwendigste

über

Kunst- und gemeine Fahrtweg-Bauten

nach

vieljährigen Erfahrungen, mit Bezug auf die Eisenbahnen, das französische Gesetz über Vicinalwege, und das Bayersche über Zwangsabtretung von Grundeigenthum für öffentliche Zwecke.

Von

Johannes Greger,

K. B. Kreisrath, vormals Assessor zu Miesbach.

Mit Zeichnungen.

Nürnberg,

Druck und Verlag von Friedrich Campe.

1838.

Bayerische Staatsbibliothek München

„Jedes Landes Zierde, von der Pflanze,
Von der Blume, Staude bis zum Baum
Windet sich zu einem Blüthenkranze
In des Erdball's schönstem Raum.“

Aus König Ludwigs Gedichten.

Es rufet eine Stimme in der Wüste: „Bereitet den Weg des Herrn, und machet seine Fußsteige eben. Jedes Thal soll ausgefüllet, jeder Hügel abgetragen werden. Was krumm ist, soll gerade, was rauh ist, soll eben werden. Alle Menschen werden Gottes Heil sehen.“ Evang. Luc. 3. 1.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Dem Herrscher,

dessen höchstes Bestreben, sein Volk zu beglücken, ist;

dem Staatsbeamten,

der allgemeines Wohl aller Kraft nach befördert;

dem Bürger,

der, an Edleres glaubend, Besseres hoffend, die helfende Hand zum Wohle des Vaterlandes bietet;

ihnen

widmet diese Worte

mit tiefster, patriotischer Ergebenheit und Verehrung

Johannes Greger.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Vorrede.

"Für Alles, was ein Volk nur mag beglücken,
War unabläßig seine Kraft bemüht.
Er baute Straßen, Schlösser, Kirchen, Brücken."
Maximilian I. v. Goßmann I. 107.

Während der Werth der Straßenzüge mittelst Eisenbahnen von so großem Nutzen und solcher Wichtigkeit erkannt wird, daß deshalb in kurzer Zeit Deutschland hundert Millionen Gulden aus ganz freiem Antriebe darauf zu wenden sich verbindlich gemacht hat, daß außerordentliche Ständeversammlungen zur Berathung berufen, und sich solche nicht nur über Straßenbauten und ihre Kosten, sondern auch über Vicinalwege, über Wagengeleise und Radfelgen ausgesprochen haben, — sollte man glauben, daß nicht auch die Fahrtwege, (worunter ich alle Straßen und Vicinal- oder Nachbar-, so andere Wege verstehe) mit desto größrer Sorge

und Kunst beschäftiget werden würden, sie, welche doch eigentlich die Mittel zu jenen sind, da unter Millionen Menschen kaum Tausende die Eisenbahnen gebrauchen, während die übrigen Tausende, ja alle, täglich der Fahrtwege benöthigen, und diese Fahrtwege eigentlich die Grundfläche des allgemeinen Verkehrs, der moralischen und physischen Kultur sind?! Und doch ist dem nicht also! So unbeholfen und kostspielig früher schon die Herstellung und Unterhaltung von größeren Fahrtwegen, d. h. Kunststraßen u. dgl., vor sich ging, eben so geht es jetzt noch her, wie die Zeitungen uns in fast tagtäglichen Berichten bekannt geben; und doch vernahmen wir den gewichtvollsten Tadel der Volksvertreter, sahen die besten Anordnungen und Gesetze ins Leben gerufen, die Herstellung und Beförderung von guten Fahrtwegen mit den reichsten Mitteln dotirt! Wesentlich nöthig ist, daß jede Gemeinde ihre Feld- und Wald-, wie ihre Nachbarwege in dem Grade tüchtig besorge, in welchem die Bevölkerung und ihre

Bedürfnisse, also auch die Kultur, täglich wachsen; denn Eisenbahnen erstrecken sich nur auf einzelne Gegenden, einzelne Reisende und Waaren, bei weitem aber noch nicht auf die Allgemeinheit der Wagengeschäfte; überdies müssen und werden noch ganze Provinzen mit dieser höheren Wohlthat übergangen werden. Die Sorgfalt für gute Fahrtwege ist daher im Allgemeinen noch sehr zu empfehlen. Frankreich hat erst kürzlich, besonders für den Vicinalwegbau, ein neues Gesetz gegeben und dadurch bewiesen daß man sich lange noch nicht der bequemen Meinung hingeben dürfe, als wäre mit einigen Eisenbahnen, einigen sogenannten Kunststraßen, und einigen Nachbarwegen alles abgethan, und dürfe man getrost die Hände jetzt in den Schooß legen, und als Großpapa ausruhen!

Was hinsichtlich der großen Flüsseverbindung in Deutschland vor tausend Jahren Kaiser Karl, der Große, der tiefe Menschen- und Länderkenner und Eroberer, versucht und nicht zu Stande gebracht hat, wird von Ludwig, dem

Bayerkönige, der in so vielen Regententugenden mit Recht der Größere genannt zu werden verdient, in wichtigerer Ausdehnung zu 23½ deutschen Meilen oder 592,542 bayersche Fuß ausgeführt. Groß und nützlich, ewig bleibend ist dieses Werk, größer als die Schlachten und Länderplünderungen des, unser Zeitalter in Staunen versetzt habenden, schnell aber wieder verfallenen Emporkömmlings Napoleon. So unberechenbar die Vortheile der Kanalschiff-, Eisenbahn- und Dampfwagenfahrten im Großen sind, so unberechenbar nothwendig und nützlich bleiben es die Nachbar-, Feld-, Waldfahrtweg- und Landstraßenbauten in ihren unzähligen Verzweigungen. Ein Baum muß nicht nur gesunden Hauptstamm und kräftige Wurzel haben, er muß auch frische Sprossen, Blätter und Blüthen tragen, um Schönheit und Früchte zu gewähren. Alles muß, um ein Ganzes zu werden, harmonisch zusammen wirken. Und dahin spricht sich auch immer der für alles Große, Gute und Schöne hochentflammte Wille unsers

allverehrten Königs aus. So heißt es im Landrathsabschied für den Regenkreis v. Jahr 1835, daß die Regierung zur Herstellung eines zusammenhangenden, wohlbemessenen Straßennetzes in gleichmäßigem Interesse des Handels und der betheiligten Gemeinden zu sorgen habe. Die Völker stehen unter beständiger Vormundschaft, und es ist falsch, wenn man die Phrase nachäfft: die Welt regiere sich selbst. Im Laufe der Zeiten, wie in der Vegetation der Völker giebt es keine wirkliche Ruhe. Selbst der Winter hat sein Vegetationsgeschäft.

Wenn der Geist richtig und kräftig denken und wirken soll, muß das Blut, der Saft des Lebens, durch alle, auch die feinsten Adern des Körpers, rinnen können. Soll die Staatswirthschaft, die sich auf Feldbau oder Landwirthschaft gründet, blühen, müssen um so mehr Fahrtwege, die Adern des Staatskörpers, bestehen, als der Verkehr, das Blut des Ganzen, befördert werden will. Woher aber kömmt die bisherige Unvollkommenheit der Fahrtwege, welche

überall gefunden, und immerhin öffentlich so vielfach beklagt wird? Diese Frage umständlich zu beantworten, möchte etwas gefährlich seyn, und wohl zu deutlich mancher egoistischen Einbildung (von welcher so selten ein Mensch frei, die sein noli me tangere ist) den Puls fühlen, also übel aufgenommen werden. Indessen im Allgemeinen ist auch hier der Fall vorhanden, daß der Fehler hauptsächlich Unten liege; denn mag von Oben auch die größte Thätigkeit und beste Ordnung niederströmen, wenn aber wahrer Eifer und Geschicklichkeit von Unten mangelt, dann bleibt alles in alter Unvollkommenheit, es müßte sich denn ein Oberbaurath zu jedem Wegmacher selbst hinstellen, anordnen und selbst Hand anlegen. Wegmeister und Wegarbeiter stehen leider in zu großer Vertraulichkeit, beiderseitigem Interesse und gleicher Faulheit: Einer bearbeitet dem Andern oft nur den Weg in die Tasche des Eigennutzes, statt zu eigenem Ehr- und Pflichtgefühl für allgemeines Wohl. Und so werden Warnungen, Mahnun-

gen und Belehrungen um so nothwendiger, als die vielen, selbst in hohen Ständeversammlungen nachdrücklich vorgebrachten Klagen über den schlechten Zustand der Hauptstraßen, um so mehr von gemeinen Fahrtwegen, nicht umsonst verhallen dürfen, und das allergrößte Bedürfniß auf der Grundfläche nicht, wie bisher, vernachläßiget werden darf, während man den höchsten Gipfel des allgemeinen Verkehrs in literärer, staatswirthschaftlicher und familiärer Beziehung mittelst Eisenbahnen zu ersteigen endlich so rüstig sich entschlossen hat. Es ist eine wahre Schande für Straßenbaukünstler, wenn man jetzt darauf noch studiren muß, wie die Wägen vor dem Umwerfen gesichert werden können, was erst kurz Dietz in Brüssel gethan, und vier derartig gebaute Wägen nach Paris gesendet hat. Einzige und beste Sicherung gegen das Umwerfen ist der bessere Bau der Straßen. Ich habe als Polizeibeamter zwanzig Jahre lang das Nachbarfahrtwegbauwesen, ja selbst Straßenbauten so eifrig betrieben, daß dieses Commissorium bei mir zur

Leidenschaft ward. Ohne Enthusiasmus bringt man überhaupt keine Sache weit. Ich habe aber auch mehr als einhundert geometrische Stunden Wege ausgemittelt, angeordnet, und häufig selbst eigenhändig bearbeitet, wie ich darüber legale Zeugnisse hier beifügen will, weßhalb mir auch nicht nur vom landwirthschaftlichen Verein in Bayern die große goldene Vereinsdenkmünze zu Theil geworden, sondern wodurch ich selbst die Aufmerksamkeit des Auslandes erregt habe *).

Dieser meiner patriotischen Leidenschaft opferte ich gewiß an 4000 Gulden Diäten, und durch außerordentliche Anstrengung meine Gesundheit auf, so wie ich i. J. 1817 und 1824 eine eigene Abhandlung: «Anweisung zum Vicinalwegmachen» — auf meine Kosten habe drucken

---

*) Man vergleiche Jahresbericht der Deputation für Bauwesen und Landesverschönerung im Herzogthum Altenburg vom 4. Febr. 1827, in Münchner Monatsblatt 1828 Nr. 6 p. 31 und die Centrallandwirthschafts- oder Oktoberfeste in Bayern 1826 p. 57 — 1827 p. 70 — 1828 p. 86 — 1829 p. 61 u. s. w.

lassen, und meist unentgeltlich zur allgemeinen Aneiferung an die Landgerichte Bayerns versendet habe. Niemand kann daher mehr Liebe für solch ein Schmerzenkind haben, als ich. Diese Liebe macht mir noch immer, wo ich es vernachläßiget finde, bittere Vorwürfe, und heißt mich, es in den mir angebornen Schutz nehmen. Weder der alten Liebe, noch ihren gerechten Vorwürfen kann ich widerstehen, und weil mir eben wegen meiner Kränklichkeit einige Muße gegönnt ist, und ich diese mit möglichem, pflichtmäßigem Eifer für das Allgemeine ausfüllen möchte, wird es mir nicht mißdeutet werden, wenn ich mich abermals an einen Gegenstand wage, welcher einer der wichtigsten, nützlichsten und nöthigsten, und nicht, wie das wächserne, blinde Recht, heillosen Verdrehungen und unmoralischen Unbilligkeiten unterworfen ist; welches Bauwesen lehrend zu besprechen, ich nach dem, was ich oben erwähnte, eben so gut das Recht, wie die Pflicht habe. Was ich zu geben mich bemühe, möge es nur eben mit so gutem Willen und Geiste aufge-

nommen werden! übrigens unbekümmert um fades Urtheil über diese Arbeit lebe ich „den Gott in der Brust" für Gott und Kirche, König und Vaterland, wenn auch in großer, kampfvoller Zurückgezogenheit, sein treuer Diener! Daß diese meine Abhandlung nothwendig und nützlich sey, um einerseits wieder eine allgemeine Erwähnung, eine Aneiferung zum Wegmachen, andererseits mehrere Verbesserungen und Kostenersparungen im Wegbaue zu bewirken, darüber sollte wohl ein Beweis von mir nicht gefordert werden, nachdem man ja täglich die ungeschicktesten Manipulationen beobachten, die jammervollsten Klagen deßhalb hören kann!

Die alles Ausgleichenden und Versöhnenden, die Ruhe, Stille und Gemächlichkeit Liebenden, die Egoisten, die Menschenverächter und die Feigen in der Moral überhaupt, mögen vielleicht ausrufen: Es hilft doch zu nichts! die Menschen und die Welt werden nie anders, nie besser ꝛc. Sie glauben so dem Menschengeschlechte den Prozeß zu machen, und die Klage gegen sich

von ihrem innern Richterstuhl abzuweisen, aber wenn sie etwas wundern könnte, so müßte es dieses seyn, daß es trotz solchen Sprüchen doch immer thätige, kräftig wirkende Männer gegeben hat, gibt und geben wird, welche, an die immer steigende Veredlung und Vervollkommnung des Menschengeschlechtes glaubend, diesem Zwecke ihr Daseyn widmen. Auch möchte man sagen, es gäbe dergleichen Unterrichtsbücher schon genug, und besonders sey in neuerer Zeit in dieser Beziehung viel geschrieben worden. Aber was haben diese Lehrbücher bewirkt, was gelehrt? Man sehe nur die gesammelten Nachrichten der ökonomischen Gesellschaft in Franken, herausgegeben von Hirsch 1765—67 (bei Posch zu Ansbach). Sie, diese neueren Werke aus Deutschland, Frankreich und England sind vielfach einseitig, oft widersprechend, und vor allem kostspielig, daß sie nicht zum allgemeinen Gebrauch passen. Zudem soll im Reiche der Geister weder Stillstand, Unthätigkeit noch Einförmigkeit herrschen.

Allen Werken der Menschen fehlt zwar der Stempel der Vollkommenheit, und daher ist allen menschlichen Dingen Verbesserung nöthig; aber unter Armuth, Mangel, Beschränktheit, Finsterniß springt hier Licht und Ueberfluß bis zur Verblendung, bis zum gränzenlosen Luxus, durch die Kultur und des Menschen Kraft hervor. Fahrtwege bedürfen wohl der Verbesserung um so mehr, je mehr sie den mannigfaltigen Einwirkungen der Natur ausgesetzt sind, je mehr man täglich von Beschwerden und Unfällen hört, und je mehr dermal außerordentliche Ereignisse auf einen solchen Gegenstand hindeuten!

Inhaltsanzeige.

Einleitung zur Wegbaulehre 1
Begriff und Eintheilung 10
Geschichte, Nutzen und Ruhm 11
Neuere Gesetze über Nachbar-, so andere gemeine Wege 16
Straßenführung oder Wegrichtungen 24
Geschäfte bei Anlegung eines Weges 28
Beschaffenheit des Wegbettes 35
Macadam's Straßenbau 42
Eisenbahnen 44
Wegbaupflicht 48
Wasserbauten 53
Nachbesserungen der Straßen 66
Beschäftigung der Wegarbeiter und Aufsicht über dieselben 69
Benützung des Straßenkothes und der öden Plätze an den Straßen 73
Polizeiliches für das Wegbaugeschäft 75
Wegverzeichniß in dem Landgerichte Eschenbach und Miesbach 78

Beilagen.

I. Loi sur les chemins-vicinaux................ 85
II. Verordnung über Anlage und Unterhaltung der Vicinalwege im Herzogthum Nassau 94
III. Gesetz, betr. die Zwangsabtretung von Grundeigenthum für öffentliche Zwecke in Bayern.. 114
IV. Verordnung in Betreff des Straßenkothes. München vom 10. Juni 1837.............. 128
V. Verordnung, die Einführung der breiten Radfelgen betr. München 12. April 1838. 132
VI. Zeichnungen v. 1—10.

Einleitung zur Wegbaulehre.

Die Fahrtwegbaukunde in ihrer allgemeinsten Ausdehnung ist der Malerkunst nicht unvergleichbar.

So wie vom ländlichen Anstreicher bis zu Albrecht Dürer ein schwer ermeßlicher Absprung ist, so findet sich solcher Unterschied auch im Wegbau.

Wenn in dieser Abhandlung weniger auf die allgemein bekannten Grundzüge, oder Hauptgrundsätze gesehen, als vielmehr richtiges Ebenmaß, Rundung, Fülle und edle Gestalt, sohin ein vollkommnes Bild zu entwerfen getrachtet wird, glaube ich, deßhalb mehr Beifall als Tadel zu verdienen; denn Gewöhnliches wird in hundert Lehrbüchern über Straßenbauten gewöhnlich gelehrt, und soll ich eine Lehre, welche schon von jeher überflüßig war, noch wiederholen?

Nur Vorzügliches will ich ausheben, ich will nur erörtern, was die edle Vollkommenheit befördert, weil dieses allein den höchsten Nutzen und ehrenvollsten Werth gewährt, und zur Nachahmung in desto höherm Grade reizt. Betrachte man das Straßenwesen nur ja nicht nach den bisherigen

Machwerken; geschieht es, dann freilich ist es kein Wunder, wenn darüber so häufige und wichtige Klagen, selbst in den ansehnlichsten Volksversammlungen, erhoben werden *).

*) In der bayerschen Ständeversammlung 1837, Sitzung am 29. April, machte der Herr Abgeordnete Freiherr von Schätzler in kurzen aber gewichtigen Worten auf seinen Wunsch aufmerksam, daß der Wasser- und Brückenbau reichlicher bedacht werde, in einer Periode namentlich, wo der zunehmende Verkehr, der damit verbundene stärkere Waarentransport auch das Materiale besser berücksichtiget, gefahrloser, sicherer haben wolle. — Herr Abgeordneter Reuthner sagt: "Straßen seyen der Haupthebel zur Emporbringung des Handels und der Industrie, müssen also namentlich in dem gegenwärtigen Zeitpunkte einer ganz besonderen Berücksichtigung gewürdiget werden." — Herr Abgeordneter von Hornthal klagt: "daß die Straßen unmöglich länger in dem Zustande bleiben dürfen, in welchem sie sich gegenwärtig befinden, dieß sey Bayern sich selbst und den mit ihm im Zollverbande stehenden Staaten schuldig. Vorzügliche Schuld an dem verschlechterten Zu- Zustande der Straßen sey theils die von früheren Ständeversammlungen übel angewendete Sparsamkeit, theils der Mangel hinreichender Geldmittel, allen deßfallsigen Anforderungen zu entsprechen! Letztere müßten nunmehr um jeden Preis herbeigeschafft werden, weil, wenn dieß nicht geschehe, nach Umfluß einiger Jahre Millionen nicht hinreichen würden, das zu leisten, was jetzt noch

Es ist nicht zu läugnen, daß es an ziemlich guten Lehrbüchern und Instruktionen über das

---

mit Hunderttausenden geleistet werden könne. Aus diesem Grunde trete er der Ansicht des Abgeordneten Frhrn. v. Rotenhan vollkommen bei, und unterstütze sämmtliche von ihm gestellte Anträge, so wie er sich auch dem Antrage des Abg. Frhrn. v. Aufseeß anschließe. Betreffend die Gemeindewege, müsse er bemerken, daß die geforderte Herstellung derselben in Form förmlicher Straßen den Gemeinden große Lasten auflege, während dieselben, einmal hergestellt, bald ihrem gänzlichen Verfalle wieder entgegeneilten, weil die äußern Beamten, von einer großen Geschäftslast beinahe erdrückt, der Erhaltung derselben die nöthige Aufmerksamkeit nicht zuzuwenden vermöchten, ja nicht einmal im Stande seyen, die oft so wichtigen Distriktsstraßen gehörig zu überwachen." — Auch die Herren Abg. Stöcker, Kober, Jordan und v. Kellner unterstützten hierauf die Anträge des Hrn. Abg. Frhrn. v. Rotenhan, wobei vorzugsweise hervorgehoben wurde, daß auch im Interesse der Postanstalt den Straßen aufgeholfen werden müsse; es seye daher auch von dieser Seite Pflicht, dafür zu sorgen, daß die Straßen wenigstens in einem fahrbaren Zustande sich befänden, was aber leider nicht der Fall sey, so daß oft die Reisenden, aus Furcht umgeworfen zu werden, die Postillons ersuchten, langsamer zu fahren. Zweckmäßig dürfte es auch zur besseren Erhaltung der Gemeinde- und Verbindungsstraßen seyn, wenn die Polizeibehörden strenge angewiesen würden, darüber zu wachen,

*

Straßenwesen nicht fehle, auch manchmal nicht an guten Straßenstrecken, allein dieses meist nur

---

daß an denselben die nöthigen Wasserabsitzgräben gehörig gezogen und unterhalten würden. — Der Hr. Abg. Fürst Karl v. Wallerstein äußerte sich dahin: "Das geeigneteste Mittel, den bittern Klagen der Gemeinden über die schwere Last der Unterhaltung auch solcher Distriktsstrassen, welche ihrer Lage und Beschaffenheit nach Kreisstraßen wären, auf gründliche Weise abzuhelfen, bestehe seiner Ansicht nach darin, wenn sämmtliche Distriktsstraßen ohne Ausnahme als Kreisstraßen übernommen und behandelt würden." — Der zweite Herr Präsident, Graf v. Seinsheim, war der Ansicht, es könne zwar nicht in Abrede gestellt werden, daß die Straßen in Bayern im Vergleiche mit jenen des Auslandes eben nicht im besten Zustande sich befänden, indessen seyen manche derselben nicht so schlecht, als von einigen Rednern wäre behauptet worden. — Der zweite Hr. Sekretär, Abg. Dr. Willich, erklärte sich gleichfalls für die Annahme der Anträge des Ausschusses sowohl, als des Frhrn. von Rotenhahn, und äußerte, daß, während der Zustand der Straßen in den benachbarten Staaten sich verbessere, derselbe in Bayern sich immer verschlimmere; daß zwar die finanziellen Verhältnisse fortwährend als sehr glänzend geschildert würden, daß aber Bayern gerade den glänzenden Erübrigungen zum Theil den schlechten Zustand seiner Straßen verdanke u. s. w. So äußerten sich auch die Herren Abg. Binder, Lösch, Gaßner, Schwindl, Schickendanz, Fi-

dann, wo eben der Zufall es mit sich gebracht, wo man eben, wie der Landmaler, einen glücklichen Zug errathen hat!

Ohne nöthig zu haben, sich weit umzusehen, kann man an den nächsten Land- und Nachbarwegen alle Fehler antreffen, welche nicht bestehen sollten und leicht vermieden werden könnten.

Daraus folgt die Nothwendigkeit besserer Belehrung und fleißigerer Bearbeitung, von sich selbst, wozu diese Abhandlung eine Eisenbahn ohne Actien werden soll!

Während die Herrscher ihre Völker mit aller Weisheit und göttlicher Gnade bereits durch einen

---

scher u. A. Man vergleiche den Korrespond. v. u. f. Deutschland 1837 Nr. 255 pag. 1536 u. s. w. — Eben erhalte ich einen Brief von Hrn. P. mit dem Wunsche, daß meine Arbeit über Fahrtwege ja gute Aufnahme finden möchte: denn Schreiber befand sich im Landgerichte K. und St., wo eine sehr nöthige Strecke Wegs schlechter ist, als in den Wäldern Amerika's, obwohl diese Wegherstellung immer nachgesucht wird! — Eben vernehme ich aus dem Korrespond. v. u. f. Deutschland 1838 Nr. 82 über Erleichterung des Verkehrs eine nicht unwichtige Stimme aus Straubing, welche um größere Hülfe ruft. Wenn da, wo das Füllhorn des Segens überströmt, ein Solo ertönt, welcher Chor dürfte in ganz Deutschland, dem dermal kultivirtesten Theile der Welt, erschallen! —

fünf und zwanzigjährigen Frieden beglücket haben, und noch ferner beglücken werden, (Revolutionen sind Selbstmorde!) werden wir wohl so dankbar und fähig dafür seyn, wohlthätig bequeme und sichere Fahrtwege zur Beförderung der Staats- und Landwirthschaft, zur höheren Bildung der Menschen zu bauen. Betrachten wir unsere Ahnen mit ihren Riesenwerken von Stadtmauern, Schanzen, Kirchen, Schlössern, Pfalzen und Rathhäusern, erwägen wir, ob nicht auch wir zu ähnlichen Werken der Zeitbedürfnisse fähig seyen!

Viele hohe in- und ausländische Straßenbaubeamte behaupten, die Gemeinden wären theils wegen ihrer Unkunde und Vorurtheile, theils wegen des zu großen Kraftaufwandes, Wege herzustellen, nicht im Stande. Allein aus vieljähriger Erfahrung kann ich gerade das Gegentheil behaupten und erweisen. Einzelne Gemeinden haben sogar das oft durchgeführt, was Straßenbaukünstler nicht zu Stande gebracht haben, z. B. den Straßenbau bei Sand und Kreusen in Oberfranken — bei Ernstfeld und Haag in der Oberpfalz — bei Waakirchen, Miesbach und Feldkirchen in Oberbayern. Die Straßenbaukunst berechnete oder veranschlagte für die Stunde Wegs bei Sand dreimalhunderttausend Gulden! Diese Summe machte freilich Alles zurückschreckend. Das Bauen von guten Fahrtwegen zu 50 Stunden mit

einem Aufwand von 15 Millionen in einem Gerichtsbeziske von 25,000 Seelen ist ja in zehn Jahren nicht möglich; eine Unmöglichkeit kann nicht verlangt werden! So ruft Faulheit und Dummheit, — und Alles unterbleibt. Diese 50 geometrische Stunden guter Fahrtwege habe ich im Landgerichte Eschenbach hergestellt, und dazu keine 50 Gulden aus dem Säckel des Landmanns genommen; auch zu keiner einzigen Beschwerde über Bedrückung, wohl aber zu allgemeinen Wünschen und Nachahmungen hiemit Anlaß gegeben. Ein ähnliches Ereigniß bewirkte ich hierauf im Landgerichte Miesbach. Beide Gerichtsbezirke, in der Oberpfalz und an der nördlichen Abdachung des Tirolergebirgs, sind in sehr fatalen Lagen, mit meist armen Unterthanen; es war harte Zeit, wo die Kriegswunden noch nicht geheilt waren, wo die theuern Jahre und ansteckende Krankheiten diese Arbeiten nicht begünstigten. Also weder Unkunde, noch unbezwinglicher Widerwillen, noch weniger Klagen über zu großen Kraftaufwand ist den Gemeinden vorzuwerfen; es fehlt nur an dem sich Vertrauen erwerbenden, guten und ernstlichen Willen des Beamten. Diese meine ansehnlichen Weggeschäfte wollte ich einst als patriotische Verdienste mir zu gute rechnen, als mir entgegnet ward: ja wenn ein Beamter das Zutrauen der Unterthanen hat, dann kann er mit ihnen machen, was er will.

Richtig, aber das Zutrauen verdient man sich nicht in Wirthshäusern, auf der Jagd, oder mit andern schmutzigen Handlungen!! Alles geht, was man mit Recht und Billigkeit auszurichten strebt. Lust und Lieb zu einem Ding, macht alle Müh und Arbeit gering! Saxa loquuntur! Ein patriotisch kräftiger Direktor, ein thätiger Landrichter, der mehr das Vertrauen beim Volke, als die Inventur=Diäten zur täglichen Zielscheibe sich nimmt, rechtschaffene Ortsvorstände, deren Ehre man auch durch Ehrenzeichen kultiviren kann, sind dermal besser und geschickter zu Fahrtwegbauten als alle Weginspektoren mit ihren Kostenvoranschlägen und Plänen auf geduldigem Papier.

Ob sogenannte Kunststraßen, oder gemeine Nachbar=, Feld= und Waldwege an Nutzbarkeit den Vorzug haben, möchte schwer zu entscheiden seyn. Nöthig und nützlich sind beide. Ich schmeichle mir in der Ueberzeugung, mit meinen freilich unermüdet durch zwanzig Jahre besorgten Wegarbeiteu von mehr als hundert geometrischen Stunden im Landgericht Eschenbach und Miesbach an Nutzen eine Million Gulden dem Staate gebracht zu haben. Kultur ist die Censur Gottes: «Wenn der Himmel etwas Tüchtiges auf Erden vollbringen will, so schickt er seinen erhabensten Engel: die Begeisterung.» sagt Ritter. Freiherr von Rotenhan sagt in der 81. Sitzung vom 26. August

1837 in diesem Betreffe: «An der wichtigsten Aufgabe des ehrenvollen Berufes stehe die Kammer; das Wohl des Landes, die Würde, die Ehre, der Ruhm, ja die Kraft des Thrones seyen auf gleiche Weise betheiligt.»

Was zum täglichen allgemeinen Verkehr des Lebens in physischer und geistiger Beziehung, der Reichthümer des Staates gehört, das soll auch täglich Behufs, der Verbesserung, der allgemeinen öffentlichen Beurtheilung der Staatsmitglieder unterworfen werden, besonders da von den Menschen noch nichts zur Vollkommenheit gebracht worden ist. Wenn es keinen Juvenal mehr giebt, der uns die Augen über die Fehler unserer Zeit öffnet, so müssen wir schon selbst betrachten, was sich uns so deutlich darstellt. Jedem, der gesunden Verstand und redliche Absichten hat, ist die Frage leicht und höchst einfach zu lösen; aber ist der Mensch nicht mehr geneigt, klare Dinge zu verwirren, und dem Rechtszustand tödliche Wunden zu versetzen aus unredlichen Absichten?

Daß ich hier eigentlich nur das Nöthigste für Verbesserung des Straßenbaues abhandelte, und von Gegenständen, welche theils hinlänglich bekannt, theils der Willkühr und Oertlichkeit noch sehr unterworfen sind, Umgang genommen, und nicht leeres Stroh gedroschen habe, wird man mir nicht mißdeuten.

Begriff und Eintheilung der Fahrtwege.

So lange die Adern, Venen und Arterien nicht stockende Säfte einsaugen, so lange wird das Blut frisch und lauter durch Lungen und Herz strömen, und dem Körper Leben und Kraft geben. So die Fahrtwege. Bewegung und Reibung macht Wärme und Licht; Wärme und Licht giebt Leben und Geist. Das Mittel der Beförderung der Bewegung, Straßen und Wasserleitungen, sind auch das Mittel für Geist und höheres Leben.

Jede Strecke, welche zum möglichst sicheren und bequemen Fortkommen des Fuhrwerks hergerichtet ist, heißt nach allgemeinem Begriffe ein Fahrtweg; sey es eine Eisenbahn-, Heer-, Land-, Post-, Hoch- und Kunststraße, oder ein Vizinal-, Nachbar-, Kommunikations-, Dorf-, Feld- und Waldweg. Je größer der Gebrauch dieser Fahrtwege, destomehr Arbeit muß auf ihre Herstellung verwendet werden. Des Weges Zweck bildet seinen Namen. Allgemeiner Nutzen, allgemeine Nothwendigkeit des Verkehrs bedingen den Maaßstab für Wegherstellung nach Kosten- und Kunstaufwand, welche um so mannichfaltiger ist, je nachdem Grund, Boden und Material gefunden werden; so wird z. B. der Basalt nach Macadam als das dauer-

hafteste Straßenmaterial gerühmt, und ich habe diesen Stein als eines des schlechteren gefunden. Nach der Weglage also gebrauche man die Wegherstellungsmittel, weßhalb keine allgemein untrügliche Regel in dieser Beziehung gegeben werden kann.

Geschichte, Nutzen und Ruhm der Fahrtwege.

Erfahrung ist die beste Lehrmeisterin!

"Und vorher hat er die Schanzgräber ausgesandt, die die Straßen erleichtern, die Pfützen ausfüllen und die Hügel gleich machen müssen."
Das befr. Jerusalem Ges. 1. V. 74.

Wenn die allgemeine Geschichte wohl nur eigentlich von großen Land-, Heer- und Kunststrassen spricht: so setze ich doch voraus, daß die kleineren landwirthschaftlichen Gemeindewege von nicht geringerer Bedeutung sind, und ich daher, wie schon erwähnt, fast immer beide, Kunst- und Gemeindewege verstanden haben will.

Die ersten Weganlagen unter den Griechen wurden den Arbeiten eines Herkules und den Wundern des goldenen Zeitalters beigezählt, und selbst

römische Kaiser achteten es nicht für geringe Ehre, sich die Würde eines Oberaufsehers der Fahrtwege beizulegen, sowie ihnen auch das Volk zur dankbaren Anerkennung ihrer desfallsigen Verdienste Ehrenpforten errichtete. Marmorne Inschriften beweisen heute noch die Lobsprüche, womit die Weganordner der appischen, flaminischen, ämilianischen und aurelianischen Straßen von den in Geisteskultur so hochstehenden Römern beehrt wurden. Kaiser August verwendete in Friedenszeiten zu seinen Straßenbauten seine 24 Legionen, jede zu 6200 Mann Fußvolk und 730 Reiter, theils um solche vor Müssiggang und Ausschweifungen zu bewahren und körperlich durch Arbeit abzuhärten und zu stärken, theils ihnen den höheren Ruhm, auf diese Art vorzugsweise für Bildung der eroberten Länder und Völker gesorgt zu haben, zu verschaffen. Außer den Soldaten mußten auch die Einwohner der Provinzen dabei helfen, so daß die Römer mehrere tausend Meilen Wege bauen konnten, welche heute noch volle Anerkennung und besonders da Auszeichnung finden, wo Berge abgetragen, oder durchbrochen, Felsen gesprengt, Thäler und Sümpfe ausgefüllt und herrliche Brücken gebaut wurden.

Auch Deutschland erhielt die ersten Lichtstrahlen der Kultur von den Straßenbauten der Römer-Straßen, deren sich überall die größten Kriegs-

helden wie friedliche Landbebauer alter und neuerer Zeit zum Nutzen des allgemeinen Wohls bedient haben. Wegen seiner großen Sorgfalt für Land und Volk mittelst Straßenbauten erhielt Ludwig XIV. den ehrenvollen Beinamen: der Große. Um den Straßenbau hat sich, wie Cäsar, Agrippa, Vespasian und Trajan auch Karl der Große, Kaiser Karl VI. so wie die austrasische Königin Brunehild und Ripa ruhmvoll verdient gemacht. Nie, gewiß nie sind die großen deßhalb aufgewandten Arbeiten und Millionen Kosten bereut worden! Staatsgelehrte bezeichnen die schlechte Beschaffenheit der Wege als sicheres Kennzeichen herrschender Barbarei. Haben wir weniger Kräfte, weniger Verstand für Kultur, weniger Liebe und Edelsinn als die Römer?

Die Römer hatten ebenfalls schon Zwischen- und Nebenwege, viae vicinales (itinera terrestria, via appia auch via asinaria s. asiniana) welche kleinere Orte mit der Hauptstraße verbanden, diese wurden von größeren Landgutsbesitzern nach dem Werth ihrer Güter mit Geldbeiträgen, von geringeren Besitzern und Bewohnern aber mit Frohndiensten besorgt, und hierauf eine nicht geringe Sorgfalt und Ausdauer gewandt.

Aber niemals ist wohl ein stärkerer Beweis, daß der Straßenbau das Wichtigste im Staatsorganism zu des gemeinen Wohles Beförderung

und der Menschen Beglückung sey, geliefert worden, als jetzt. Wofür sind aus freiem Willen je größere Summen dargegeben worden, als zu Eisenbahnen, oder den ihnen verwandten Schifffahrten? Eisenbahnen und Schifffahrten sind nichts anderes als verbesserte Straßen; indeß läuft ihre Wichtigkeit für jene, welche zu berechnen und zu beurtheilen wissen, doch mit der Wichtigkeit von andern Kommunikationswegen in Parallele: denn wenn auf so einer Kunststraße z. B. täglich hundert Wägen durch einen Landgerichtsbezirk fahren, sind im ganzen Landgerichte selbst vielleicht tausend Wägen in Bewegung, welche durch schlechte Wege veranlaßt, 5000 Stunden mehr Zeit brauchen, und an Vieh und Fahrniß tausend Gulden ruiniren und oft noch anderes Unglück haben. Oft sagten die Bauern zu mir: der Weg nach X. hat mir zwar 20 Gulden an Arbeit gekostet, aber 20 Gulden gehen mir dadurch jährlich an meinem Zugvieh jetzt zu gute, geschweige des übrigen Nutzens an Zeit und Fahrniß u. dgl.

So wie die dermaligen Eisenbahnen einen unermeßlichen Aufschwung der Kultur veranlassen, so können und sollen dieses auch die gemeinen Fahrtwege; letztere müssen daher ersteren anpassend gemacht werden, um bei dem Steigen der Bevölkerung leichter die Lebensmittel und besser kultivirtes Land zu gewinnen, besonders wenn

die nöthigen Reichsansiedlungen in den Staatswaldungen besorgt werden. Aber alles soll der Mensch nach göttlichem Gesetze mit dem Schweiß des Angesichts selbst schaffen, und so durch fromme Ergebenheit das durch Ungehorsam verlorne Paradies wieder erobern. Wo Gutes, nach tausendjährigen Erfahrungen, nicht freiwillig geschieht, da soll und kann es von dem erzwungen werden, welchem die Macht von Gott dazu verliehen ist. Einen Beweis des großen Nutzens der Fahrtwege geben auch die Zwangsenteignungsgesetze, welche doch nicht durch einzelne Gelehrte oder Spekulanten, sondern durch unbetheiligte Berathungen der Volksvertreter hervorgegangen sind. Man lese die Straßenbautheoretiker Gautier, von Luder, Krünitz, Kochsternfeld und hundert andere bereits schon deßhalb gelieferte Bücher, und alle werden als Lobredner über das Fahrtwegbauen gefunden werden, ohne daß noch nur ein einziger Gegner aufgetreten wäre. Selbst die Königl. Akademie der Wissenschaften zu Berlin hat schon vor 50 Jahren einen Preis für die beste Abhandlung über den Straßenbau angeordnet (cf. Krünitz klassisches Werk über Landstraßen, Berlin 1794 pag. 8.). Auch der hochverdiente landwirthschaftliche Verein in Bayern lohnt jährlich das Ausgezeichnete im Wegbauen durch ansehnliche Preise, weßhalb auch ich theils wegen meiner Abhandlung über Vicinal-

wege 1te u. 2te Auflage, theils über Besorgung solcher Wege mit der goldenen größeren Vereins-Denkmünze ausgezeichnet wurde.

Neuere Gesetze über Nachbar- so andere gemeine Wege.

Der Gerechte erbarmet sich auch des Viehes.

Obschon Nothwendigkeit und Nutzen der Bauung und Unterhaltung allgemeiner Fahrtwege Niemanden fremd seyn kann, wird diese nöthige Sorgfalt doch zu sehr noch immer vernachläßiget. In Bayern z. B. sind die Landgerichtsbezirke zu weitwendig, als daß die Wegbauten derselben von dem Beamten in so weiten Entfernungen übersehen, und mit dem immer nöthigen Nachdruck angeordnet werden könnten. Das alleinige Wirken der Landgemeinden und ihrer Vorsteher ohne gerichtliche Mitwirkung ist aber zu unbehilflich, als daß je Geeignetes zu hoffen wäre. Was die Erfahrung seit Jahrhunderten lehrt, wird auch nach Jahrhunderten noch bestehen. Es können daher nur kräftige Anordnungen, d. h. Gesetze, das Schädliche beseitigen und das Gute erzwingen,

wo der freie Wille eine allgemeine Thätigkeit zu erzeugen nicht vermag. Regel ist, daß alle Fahrtwege, welche eine ganze Gemeinde bedarf, durch Menschenhände gemacht, und nicht blos der wilden Natur überlassen werden müssen. Dazu muß Jedermann, der arbeiten kann, beihelfen, weil auch für Jedermann der Nutzen hervorgeht, selbst für die Armen, weil ihnen das Holz um so wohlfeiler vor die Wohnung gebracht werden kann, je besser der Weg ist. Jedes Dorf, jeder Weiler soll wenigstens von einer Seite her zugänglich, d. i. wohlbefahrbar gemacht seyn, welcher Weg in einiger Entfernung sich an die in jede Richtung gehenden Wege anbinden, d. h. in das allgemeine Wegnetz führen kann.

Wer also Wege machen muß, und wo Wege gemacht werden sollen, kann keinem Zweifel unterliegen. Das Wie darf auch keinen Anstand finden, weil hier die Natur die beste Lehrmeisterin ist. Bei gemeinen Wegen ist einzige Hauptsache das Ebenmachen des Weges und das Ableiten des Wassers, des Hauptfeindes des Wegbaues. Findet sich dann noch ein besonderes Bedürfniß, so giebt hiefür die Noth das beste Mittel an die Hand, und alle Bücher und Vorschriften darüber sind vergebens. Wann Wege gemacht werden müssen, läßt sich nur mit den Worten: Immer, so oft man Zeit hat, beantworten; ausgenommen etwa

im Winter, wo die Arbeit zu beschwerlich und nutzlos wäre, und in den nöthigsten Saat- und Erntezeiten nicht. Sieht man doch außerdessen immer und überall die Leute müßig plaudernd, oder auf verbotenen Kirchweihfesten und in Wirthshäusern bei Bier und Spiel sitzen, woraus folgt, daß sie auch immer zu nothwendigen Arbeiten Zeit haben. In den uns noch ziemlich bekannten Kriegszeiten sind Wagen, Vorspann und Knechte fast immer in militärischen Diensten gewesen; Saat und Ernte wurde aber dennoch, bekanntlich sehr glücklich, besorgt! Ernst und guter Wille wirkt Wunder. Man arbeitet ja wahrlich nur für sein Bestes. Eine Gemeinde von 25 Gemeindegliedern kann jährlich leicht eine geometrische Stunde von 12,700 bayerschen Schuhen ordentlich herstellen, und dabei die übrigen Wege unterhalten. Ich kenne das aus zwanzigjähriger Erfahrung. Dem Faulen wird zwar schon ein Tag Arbeit, die er schlecht verrichtet, zu viel; allein ihm ist nur mit ernstlichem Zwang zu helfen; der Fleißige aber bringt leicht zehn Tage Arbeit herein. Man denke sich nur das Unglück eines Brandes, oder eines vierwöchentlichen Regens, welche Arbeiten da zurückbleiben, und die dann doch wieder eingebracht werden müssen, und eingebracht werden.

Um zu einem nöthigen Zwangsgesetze Materialien aus neuester Zeit beizutragen, finde ich es

zweckmäßig, folgende wichtige auswärtige Gesetze hier anzuhängen, weil solche doch wenig bekannt sind, und allgemeine Fingerzeige auch von andern Staaten herübergeben. Nicht ohne wichtige Gründe wurde in Frankreich (dem eigentlichen Mutterlande der Wege neuerer Zeiten, daher selbst im deutschen Lande der Name Chaussé fast noch hauptsächlich besteht) das Gesetz über Vicinalwege erst in neuerer Zeit erlassen. Solche Gesetze werden aber auch in anderen Ländern zur Tagesordnung kommen, besonders wenn man schon von so vielen Prozessen, durch Wegbauten erregt, hört, wie ich z. B. im Regierungsblatte v. J. 1836 Nr. 2 allein fünf Rekurse an den Königl. Staatsrath gelesen habe.

Das französische Gesetz über Vicinalwege, welches nach officiellen Nachrichten in den beiden Kammern sehr umständlich berathen und am 2. Mai 1836 sanctionirt wurde, beweiset den wahren Geist dieser wichtigen Staatsanstalt, indem es in der Hauptsache folgende Grundsätze ausspricht:

1. Herstellung und Unterhaltung der Nachbarwege ist eine Pflicht aller Gemeindeglieder, welcher Pflicht entweder durch schon vorhandene Gemeindemittel, oder durch Konkurrenz in Natur oder Geldentschädigungen, nach Verhältniß der Besteuerung, oder nach anderer Uebereinkunft Genüge geschehen muß, wozu jedoch auch Staatseigen-

thum und Einkünfte aus fruchtbringendem Staatseigenthume beizutragen haben (cf. Art. 1—4 13).

2. Berathung und Anordnung von Nachbarwegen geht von der Gemeinde aus, und wird vom Polizeibeamten geleitet, welch letzterer deßhalb von Amtswegen thätig seyn muß, wenn die Gemeinde sich eine Nachläßigkeit zu Schulden kommen läßt (cf. Art. 5).

3. Das allenfalls gerichtlich veranlaßte Verfahren über Differenzen in Wegbausachen muß in kurzer Zeitfrist von 10 zu 10 Tagen, und alle hiedurch entstehende Verhandlungen des Gerichtsstempel- und taxfrei besorgt werden, z. B. Vertragsurkunden, Quittungen und Prozeßschriften (Art. 17. 20.). Klagen über Entschädigung z. B. wegen eines durch Vicinalwege veranlaßten Schadens, verjähren sich mit 2 Jahren von dem Zeitpunkte angefangen, wo der Klagsgrund entstanden (Art. 18.).

4. Die Wegnahme des für die Wegstrecken benöthigten Privat- oder Staatseigenthums kann gegen billige Entschädigung erzwungen werden. Wenn diese nicht durch gütliche Uebereinkunft bewirkt werden kann, so geschieht sie durch Schätzung dreier Sachverständigen, gewählt von Seite des Eigenthümers, der Gemeinde und des Polizeibeamten, nach der Durchschnittsberechnung des Ertrags der wegzunehmenden Realität. Hiegegen

findet nur eine einzige Berufung an die höhere Stelle statt (Art. 15, 16, 17 u. 19.).

5. Die technische Ausführung d. h. Anordnung der Beschaffenheit der Wege, z. B. der Richtung, der Breite, der Höhe oder Tiefe des Wegbettes u. s. w. wird unter Rücksicht der Lokalumstände dem Polizeibeamten selbst, oder unter dessen Leitung den allenfalls aufgestellten Wegübersehern überlassen: man kann beim Straßenbau nirgends a priori, in abstracto, vorschreiben, und als allgemeinen Grundsatz fürs ganze Land aussprechen: so und so, gerade mit diesem Material u. dgl. muß gebaut werden; man muß vielmehr immer erst sehen, wo, zu welchem Zweck gebaut wird, und wie nach staats- und landwirthschaftlichen Grundsätzen gebaut werden könne und müsse, was eigentlich nur durch die mit den örtlichen Verhältnissen vertrauten Polizeibeamten und Eingebornen, etwa bei bedenklichen Fällen nach eingenommenem Gutachten verständiger Oekonomen angeordnet werden kann. Daher spricht dieses Gesetz nichts von künstlichem, geld- und zeitraubendem Ausmessen und Nivelliren, nichts von ängstlichen, mühsamen und abschreckenden Kostenüberschlägen u. s. w. (Art. 7, 11, 15, 21.).

6. Gewinnen Nachbarwege einen größeren Werth, größere Wichtigkeit und Ausdehnung, (als Feld- und Waldwege) und gehet derselben Her-

stellung und Unterhaltung über die Kräfte der Gemeindeglieder, so hat der Landrath und die Regierung nach Rücksichten der mittel- oder unmittelbaren Vortheile des Weges, oder wenn z. B. den zur Konkurrenz zu ziehenden Gemeinden anderwärts schon Vortheile, sohin geringere Lasten durch andere Straßen auf Staatskosten zugehen, eine größere Beihülfe der, in dieser oder jener Hinsicht betheiligten, weiter entlegenen Gemeinden anzuordnen (Art. 6—8.).

7. Wenn ein Weg zwar immer zum allgemeinen Besten, jedoch zu vorzüglichem Vortheil und besonderer Benützung eines Privaten, oder des Staats: angelegt oder unterhalten werden muß so haben diese auch nach dem besondern, ihnen zugehenden Nutzen dafür eine vorzügliche Beihülfe zu leisten (Art. 13. 14.).

Mehr als dieses Gesetz ausspricht, wird kaum nöthig seyn. Recht und Billigkeit giebt am Ende doch immer den Ausschlag gegen Leidenschaft, Faulheit und Eigennutz, und das Gute und Wahre steht am Ende doch noch fest im Herzen des Volkes. Ein Gesetz, das alles erschöpfen will, ist immer ein Unding, so lange allen menschlichen Werken die Unvollkommenheit beschieden ist, vorzüglich wenn eine Verordnung nach den örtlichen Umständen sich zu richten hat. Ich habe, wie gesagt, hundert geometrische Stunden gemeine

Wege, ohne alle Umstände, mit allgemeiner Zufriedenheit angeordnet und herstellen lassen, ohne Zwangsgesetz, und ohne deßhalb gelehrte Reisen nach Frankreich oder England gemacht, oder sonst die als gelehrt und hochwichtig geachteten Lehrbücher über Kunststraßenbau zur Richtschnur genommen zu haben. Würde der Beamte sich nur das Zutrauen seiner Untergebenen partheilos und ohne schnödes Interesse erwerben, und sich der geeigneten Güte, Strenge und Beharrlichkeit bedienen, dann möchte er gar keines Gesetzes bedürfen!

Weil indessen Manchem daran liegen könnte, das, außerhalb Frankreich nicht genug bekannte, Gesetz über Nachbarwege zu lesen, oder sich übersetzen zu lassen: so glaube ich, solches hier einschalten zu müssen, wie es im Originale der Moniteur universel Nr. 147. Jeudi 26. Mai 1836 officiell enthält. Man sehe Anhang Nr. I.

Da das schon unterm 22. Oktober 1825 erlassene Gesetz der herzoglich Nassauischen Landesregierung nicht minder wichtig und hieher gehörig ist, so wird auch solches hiemit als Anhang Nr. II. geliefert, um eine mehrfache Ansicht zu gewinnen, und diesen Gegenstand in seiner Wichtigkeit würdigen zu können. Diesem folgt dann auch das hier ebenfalls einschlägige Königl. bayersche Gesetz, die Zwangsabtretung von Grundeigenthum für öffentliche Zwecke betreffend, vom 17. November

1837 als Anhang Nr. III., weil solches auch für Straßen und alle öffentlichen Wege ausgedehnt werden dürfte, und überhaupt den Gemeingeist zu befördern scheint, wobei ich mich übrigens auf den Expropriations-Codex (Nürnberg bei Riegel und Wießner 1837) berufe, welcher die bisherigen Gesetze über Zwangsabtretungen der Griechen, Römer, Bayern, Preußen, Rheinbayern, England, Frankreich und Oesterreich sehr ausführlich enthält.

Straßenführung oder Wegrichtungen.

"Denn rastlos kämpfen muß der Mensch hienieden,
Dort drüben aber wohnt der ew'ge Frieden."
Maximilian I. v. Goßmann, III.

Wenn man bei Anlegung eines Weges ohne zu kostbare Opfer es dahin bringen kann, denselben in möglichst gerader Richtung fortzuführen, ist dieses zur schnellsten Erreichung des Zweckes, sowohl bezüglich weniger Wegbaues, als auch im Befahren des kürzesten Raumes, das beste Verfahren zu nennen. Allein die möglichst ebene Lage des Wegbettes hat doch einen noch größeren Vor-

zug vor der blos geraden Lage, und ein altes Sprichwort sagt schon: «ein guter Weg in der Krüm führt nichts üm.» Krümmungen und Windungen sind daher oft nöthig, um z. B. einer Höhe oder Tiefe, einem Sumpfe oder Felsen, oder der Wassergefahr auszuweichen, wenn die Abtragung oder Durchhauung der Höhe, die Ausfüllung der Tiefe und des Sumpfes, die Sprengung des Felsens ohne zu große Mühe und Kosten nicht möglich, oder die Wassergefahr nicht abzuwenden wäre, obwohl diese Wegverbesserungsvortheile möglichst sparsam anzuwenden sind. Dieses beurkunden die Eisenbahnen als Bilder der Vervollkommnung der Wege am ersten. Aber alle Berge kann man doch nicht abtragen, alle Felsen nicht sprengen, nicht überall unterirdische Kanäle graben; hier also müssen oft viele Windungen zur Gewinnung der bequemsten und sichersten Führung des Weges angebracht werden, und man kann deßhalb nicht sagen, um so und so viel Zoll darf der Weg nach der Klafter steigen. Er soll gar nicht steigen! Aber Ausnahmen macht die Nothwendigkeit, welche trotz aller gelehrten Vorschrift das Steigen eines Weges dennoch so geschehen läßt, wie es das Lokale mit sich bringt. Necessitas non habet legem. Indessen, wie oft trifft man noch Höhen und Hügel an, welche leicht abgetragen werden könnten und sollten, und doch

nicht abgetragen, sondern durch das Wegbett sogar oft noch erhöht worden sind, was besonders bei Schneestürmen große Unbequemlichkeiten nach sich zieht. Wie viele Tiefen giebt es noch, welche durch Brücken und Dämme mit den vertieften Höhen auszugleichen sind, weil vermeidliche Tiefen und Höhen zu schädlich und dem Hauptgrundsatz des Wegbaues zuwider sind. Vermeidliche Höhen sind jene, wo der Gipfel der Höhe bald wieder sinkt, sohin ab- oder durchgegraben werden kann. So ist dieses auch bei Tiefen, die ausgefüllt, oft mit Brücken verbessert werden können. Ich sagte: die Eisenbahnen geben uns nunmehr die deutlichste Vorschrift, wo solche beachtet werden kann.

Es muß hier auch wiederholt erinnert werden, daß Wege abwärts und längs eines Rangens meistens so gebaut sind, daß der Wegdamm auf der niederen Landseite ebenfalls niederer ist, welches um so nachtheiliger erscheint, wenn auch zugleich diese Wege etwas in der Krümme gehen, und das Hinausschleudern des Fuhrwerks vermehren. Man vergleiche Fig. 11, wo c die östliche Höhe ist, welche auf dem Wege zum westlichen Thale hinabführt; und wo auch a die nördliche Höhe ist, welche in die südliche Tiefe b schaut. Bei solchem Wegbau ist fast immer die nördliche Seite des Weges f f 1 oder 2 Schuh höher als

die südliche Seite e e, statt daß eben diese Seite e e höher als f f seyn soll.

Ich sage hiemit zwar nichts Neues, aber doch Wahres, und das Wahre allgemein anerkennbar zu machen, kostet so lange Kampf, bis es befolgt wird. Woran fehlte es sonst noch so häufig bei leicht zu verbessernden Abänderungen, und selbst noch bei Anlegung neuer Wege, wozu man kein Straßenbaustudium, sondern nach allgemeiner Erfahrung nur guten Willen bedarf? Mit Freudenthränen las ich im Landboten vom Jahr 1828 Nr. 141 u. 142, daß ein braver Landkaplan einen sehr guten Nachbarweg zu 16,000 Schuh d. h. 1¼ Stunde Länge angeordnet und mit seinen wenigen Pfarrkindern hergestellt habe; so brachte auch ich, ohne je eine fremde oder höhere Unterstützung in Anspruch genommen oder erhalten zu haben, in zwanzig Jahren hundert geometrische Stunden Nachbarwege im Landgericht Eschenbach und Miesbach zu Stande.

Bei Anlegung jeder Straße muß man also immer auf besondere örtliche Umstände achten, und wegen des Materials, der Lage bei Höhen und Tiefen, der Sicherheit, Bequemlichkeit, Schönheit, Wassergefahr u. dgl. das Beste wählen. Hiebei aber hüte man sich ja vor zu großer Aengstlichkeit in Papierarbeiten und abschreckenden Bauüberschlägen! Wollte man alles zuvor auf dem

Papier ins Reine bringen, würde nie ein Weg zu Stande gebracht. Frisch gewagt ist halb gewonnen; die Noth macht erfinderisch. Hauptrücksicht ist und bleibt immer Nothwendigkeit und Nützlichkeit des Weges. Weiteres wird sich geben.

Indessen um doch das Nöthigste nicht zu übersehen, so ist die ausgemittelte Wegstrecke abzumessen und zu beschreiben, um zugleich dadurch den Grund zur Vertheilung unter die Wegfrohnpflichtigen zu erlangen, wie ich z. B. auf folgende Art dabei einst verfahren bin.

Geschäfte bei Anlegung eines Fahrtweges.

Alles, Alles strebt nach reicher Beute;
Nur ein Weg führt hin, er heißt: arbeite!

Wenn der Polzeibeamte, oder auch nur ein Gemeindeglied, auf Herstellung eines Weges dringt, und nicht gleichzeitig mehrere Gemeindeglieder die Herstellung eines anderen Weges im Gemeindebezirke, oder desselben in anderer Richtung verlangen, welcher dann wegen Stimmenmehrheit den Vorzug haben soll, muß im Allgemeinen die Rich-

tung des Weges berathen und besichtiget werden. Ist darüber volles Einverständniß, so schreitet man zur Abmessung und Beschreibung der Wegstrecke nach ihren verschiedenen örtlichen Beschaffenheiten. Weil aber bei Anlegung eines Weges z. B. wegen Nähe oder Beschaffenheit des Materials, wegen bergiger oder ebener Lage, wegen Wassergefahr, wegen Eigenthumsbeschädigung s. a. mehrere Rücksichten zu nehmen sind, und das Interesse der einzelnen, oft so unbilligen Gemeindeglieder, Widerrede und Streit erregt: so soll zur Beilegung jedes Anstandes auf ein Schiedsgericht sich berufen, und von diesem, nach genommener Kenntniß der Sache, der Ausspruch in erster und zugleich letzter Instanz erlassen werden, zu welchem Schiedsgericht sowohl die Gemeinde und der dagegen Streitende, als auch die Polizeibehörde, jede zwei benachbarte, unbefangene Sachverstäudige zu wählen haben, welche, wenn sie nicht einstimmig sind, einzeln ihre Stimme mit kurzen Gründen dem Gemeindeschreiber angeben müssen, worauf der vorsitzende Gemeindevorsteher oder Polizeibeamte nach dieser Stimmenmehrheit den Beschluß faßt, gemäß der Art wiedie streitige Frage beantwortet ist.

Die Ausmessung und Absteckung der ausgemittelten Wegrichtung dürfte nun auf folgende Art vor sich gehen:

Fahrtweg von hier nach Bayersdorf.

1. Vom Stadel des Walterbauern angefangen, ohne besondere Anstände bis zur Kapelle, wird genügen, wenn auf der oberen Seite ein Graben ausgehoben, das ausgehobene Material in die Mitte des 16 Schuh breiten Wegbettes geworfen, und solches sonst ausgeebnet wird; die Strecke hält 135 Schuh.

2. Von dieser Kapelle bis zum Kreuze durch eine Hohlgasse, welche östlich auf 10 Schuh zu erweitern und durch das abzugrabende Material westlich angebaut werden muß, wird diese Strecke als dreifache Arbeit betrachtet, mißt 150 Schuh, sohin 450 Schuh.

3. Von da bis zur Martersäule über eine Wiese. Hier ist das nöthige Material 1 Schuh hoch und 10 Schuh breit aufzufahren. Es bedarf keiner Seitengräben, da das Wegbett so eingerichtet wird, daß es sich beiderseits verstreicht, und der Auszuweichende auf die Wiese hinabfahren kann, als zweifache Arbeit pr. 225 Schuh d. i. 450 Sch.

Das Material ist nahe und leicht herbeizuschaffen.

4. Von da bis zum Wald ist der Weg immer gut gewesen, und bedarf dermal keiner Verbesserung, 500′. —

5. Durch den Wald bis zum Brunnen über zwei Hügel und eine kleine Tiefe, wo die Hügel in der Breite pr. 16 Schuh 2 bis 3 Schuh abgetragen und die Tiefe zu gleicher Höhe ausgefüllt, dann alle das Wegbett hindernde Bäume ausgegraben, auch auf der östlichen höheren Seite der Wassergraben, so wie auch zwei Wasserdurchlässe gemacht werden müssen. Zu den Durchlässen kann das Holz gleich aus derselben Waldung genommen werden. Das Aufführungsmaterial ist gleich nahe, jedoch die Arbeit vierfach zu schätzen pr. 180 Schuh = 720 Schuh.

6. Von da bis zum Bach ist nur auf der östlichen Seite ein Graben nöthig, um das Bett auszugleichen. Einfache Arbeit 400 Schuh = 400 Sch.

7. Die Brücke über den Bach wird von der Gemeinde hergestellt. 14 Schuh.

8. Von da bis zur Pferdehut durch Felder, wo wegen der Anhöhen auf beiden Seiten Wassergräben gemacht werden müssen, damit das Wegbett pr. 16′ gewonnen wird; es können diese Gräben auch zugleich den Weg mitbilden (vide fig. 1). Auf beiden Seiten muß daher von den Rangen eingehauen und in die Tiefe geworfen werden: als dreifache Arbeit zu 207 Schuh d. i. 621 Schuh.

9. Durch die Pferdehut, wo auf der höheren Seite westlich ein kleiner, zum Wegbett sich flach

verlierender Graben gemacht, und, weil da Sandboden, das Material auf das Bett geworfen werden muß: ist nur halbe Arbeit zu rechnen 350′ = 175′.

10. Von da bis zum Oedbauer, ohnehin guter Weg 340′ —

11. Von da bis zum Weiherdamm an einem hohen Rangen, der westlich niedergehauen und auf das Wegbett geworfen werden muß, um mit dem Wassergraben die Breite von 16 Schuh zu gewinnen. Die östliche Seite muß mit einem Geländer versehen und etwas höher werden, theils weil der neugemachte Anbau sich wieder etwas zusammensetzt, theils damit das Fuhrwerk nicht so sehr sich zum Abhange hinneigt, auch westlich wenig Wasser zu befürchten ist. Wird als dreifache Arbeit angesehen 120′ = 360′.

12. Die Strecke über den Weiherdamm bedarf dermal keiner Arbeit. Sie ist zwar nur 10′ breit, so daß zwei sich begegnende Wägen nicht ausweichen können; allein man hat volle Ansicht, sofort muß der Eine, welcher später an den Damm kommt, warten und ausstellen. Uebrigens sollen aber auf beiden Seiten zur Verhütung von Unglück von der Gemeinde Geländer besorgt werden.

Hiemit schließt sich diese Wegstrecke, weil von da die Flur von Bayersdorf beginnt, von welcher Gemeinde der Weg bereits hergestellt ist. Es betragen demnach diese 12 Theile nach der Schätzung

3314′. Da die 10 Gemeindeglieder 33130 Gulden Steuerkapital haben, so kommen auf 1000 Gulden 100 Schuh zu machen. Um deßhalb ganz ohne Beschwerde von Seite des Einen oder Andern zu verfahren, wählt man am besten eine Verloosung. Man mache alsdann 10 Zettel mit den Namen der Gemeindeglieder, und lasse einen Zettel nach dem andern herausnehmen. Wessen Namen am ersten herausgehoben wird, erhält also am ersten seinen treffenden Antheil, nach den ihn treffenden Schuhen, wie folgendes Beispiel lehrt.

Namen.	Steuer-Kapital.	Erhält Schuh.	Bei Nr.	Schuh nach der Schätzung.	Schuh nach wirkl. Bestand.	Anmerk.
H.	3650	365	1	135	135	und
			2	230	77	
D.	4120	412	2	220	81	und
			3	192	96	
A.	6000	600	3	258	129	und
			5	342	86	
F.	1400	140	5	140	35	
K.	6400	640	5	240	58	und
			6	400	400	
B.	4300	430	8	430	144	
G.	2900	290	8	190	63	und
			9	100	200	
C.	760	76	9	76	150	
E.	2500	250	11	250	85	
J.	1100	110	11	110	35	
	33130	3313	—	—	—	

Nach dieser Verloosung und Berechnung wird die wirkliche Abmessung und Bezeichnung eines jeden Theils vorgenommen.

Die Vertheilung solcher Arbeiten kann wohl nicht immer nach der Goldwaage zugemessen werden; aber nach der vorher bestimmten Eigenschaft, daß z. B. da 100 Schuh leichter zu machen sind, als dort 300 Schuh, und an einem dritten Orte man auch die Entfernung s. a berücksichtiget habe, dieses Verhältniß auch jedem Theilhaber recht gewesen, sodann die Verloosung geschehen, wäre es weder recht noch billig, wenn ein Theil sich über Ungleichheit beklagen würde.

Obschon das Zusammenarbeiten ganzer Gemeinden nicht zu rathen ist, weil da die faulen und schlechten Arbeiter, ohne Ehr- und Pflichtgefühl, zu viel Gelegenheit zum Betrug haben, und Gemeinheitssachen vom Gesetze selbst als ungünstig beurtheilt werden, ergeben sich doch manchmal Ausnahmsfälle, wenn allenfalls eine kurze Strecke doch zu beschwerlich für Einzelne herzustellen, und auf keinen Fall auszutheilen oder dem Loos zu unterwerfen wäre.

Ist die Wegstrecke so beschaffen, daß mehrere Gemeinden daran Antheil nehmen müssen, so hat man erst die Wegtheile unter allen Gemeinden, wie solche zunächst an der Straße sich befinden, zu vertheilen, wo bei Anständen auch das Loos oder ein Schiedsgericht zu entscheiden hat.

Beschaffenheit des Wegbettes.

Umständlich zu lehren, wie das Wegbett, der Straßendamm bei einem mehr oder weniger wichtigen Fahrtweg grundirt, und mit welchem Material, in welcher Tiefe und Breite es überfahren werden solle, wäre wohl überflüßig, da dieses dermalen eine allgemein bekannte Sache, welche in hundert Büchern zu finden ist, auch eine vielfache Verbesserung nach örtlichen Umständen hier eintreten kann, und am meisten in Betrachtung kommt, ob ein größerer oder geringerer Kostenaufwand hier nöthig werde.

Besonders kömmt in dieser Beziehung der merkwürdige Fall vor, daß z. B. Macadams Anhänger den bisherigen Straßenbau, voll Kunst und Wissenschaft, als ungeschickt und zwecklos verwerfen, dagegen andere Straßenbaukünstler die macadamsche Bauart verlachen. Im Grunde haben wohl beide Theile Recht und Unrecht. Eigene gute Beobachtung nur ist die beste Lehrmeisterin. «Dii omnia labore vendunt.» gilt vor allem hier. Lust und Fleiß wird stets an das erwünschte Ziel führen. In allem muß jener gute Geist herrschen, der belebt und gut macht, wenn auch auf verschiedenen Wegen.

*

Mit dieser meiner gegenwärtigen Abhandlung wollte ich nur das Wichtigste und Nothwendigste für sämmtliche Wegbauarten in ernstliche Erinnerung bringen, wollte nur veroffenbaren, was zu einer unwidersprechlich anerkennenden Verbesserung des Wegbaues führen soll und wird, ohne mich an das System des einen oder andern Straßenbaukünstlers zu halten; daher man weder macadam'sche Ideen oder Handgriffe, noch die Lehren einer andern Bausekte hierin finden wird, welche doch nur individuelle Ansichten in starren Formen verfolgen.

Hauptsache ist Beförderung sicheren und bequemen Fahrens. Würdige man deßhalb vorzüglich einen Bericht über den Straßenbau in Polen. Hierin heißt es: "Das Planum der Chaussée ist zwar nur 36 Fuß (polnischen Maaßes) breit; allein diese Breite genüget, um das Ausweichen zweier sich begegnenden Wägen zu gestatten. Zu beiden Seiten des Planums befinden sich 7 Fuß breite mit Rasen bewachsene Einfassungen, auf welchen die kleingeklopften Steine liegen, (was jedoch, wie ich später zeigen werde, keineswegs als gut betrachtet werden kann) so daß ein mittlerer Raum von 22 Fuß zum Fahren ganz frei bleibt. Dieser ist wieder 18 Fuß hart und 4 Fuß weich chaussirt, nämlich so, daß zu beiden Seiten ein kleiner 2 Schuh breiter Sommerweg übrig

bleibt, gerade hinreichend, um ein Pferd zu schonen, und da dieser kleine Weg auf beiden Seiten sich befindet, so hat man Gelegenheit, bald dem Sattel- bald dem Handpferde diese Wohlthat angedeihen zu lassen. Uebrigens ist der mittlere steinchaussirte Raum keineswegs unangenehm hart, und beleidiget den Huf des Pferdes nicht im geringsten. Die Grundlage der Chaussée ist Kieselstein, die Beschüttung sehr fein geklopfter Kies, so daß man selbst auf neubeschütteten Stellen dieser Chausséen ohne Beschwerlichkeit fahren kann, während man auf vielen deutschen Chausséen, die mit großen, scharfen Kiesstücken, ohne alle Ueberwalzung, beschüttet werden, seine Pferde zu ruiniren riskirt.» (cf. Münchner Monatsblatt Jahrg. 1827 Nr. 5.) Aus diesem Berichte läßt sich viel Zweckmäßiges entnehmen, fast noch überall Fehlendes! Diese rasenbewachsenen Einfassungen, welche bei trockenen Zeiten auch zur Vermeidung des Staubes so gerne befahren werden; diese 2 Fuß breiten Sommerwege sind eine sehr zu beachtende Wohlthat für Pferde sowohl als für Wagen und Reisende; die Beschüttung mit feinem Kies zum angenehmeren Fahren möchte auch ein besseres Bindemittel als der grobe Schutt geben; die enthaltene Rüge über die frische Ueberschüttung mit zu großem, starken, groben Material wurde täglich tausendmal geführt, und doch bleibt's beim Alten!

Wie hier Fehler zu verbessern und wie Nützliches und Nöthiges anzuordnen, möchte in Verbindung mit der örtlichen Beschaffenheit nicht schwer zu finden seyn, wenn man nur unbefangen suchen wollte!

Die Breite des Weges richtet sich nach dem mehr und größerem Bedarf des gewöhnlichen Fuhrwerks, ja manchmal kann sich solche auf eine einzige Wagenfahrt beschränken, wenn gerade das Lokale allzuhart zu gewinnen, und man zeitlich sich zum Ausstellen richten oder gar leicht abfahren kann.

Nach allen gelehrten Büchern wird die Oberfläche des Wegbettes als erhaben, gewölbt bedungen, damit das Regenwasser leicht abfließen kann. Indessen, so sehr ich nun diese Wölbung im Grunde genommen fürchte, so sehr wird solche doch vermißt. Auf den Straßen wird vielmehr eine muldenförmige Beschaffenheit gefunden, welche das Wasser nicht weglaufen läßt, weil auch über die höchst nöthigen Wasserableitungsgräben bei nasser Witterung gar zu wenig Aufsicht geführt und daran nachgearbeitet wird, Gräben nämlich, welche fast jede Stunde verfahren werden, also auch wieder nachgebessert werden müssen. Also etwas Wölbung soll schon auf jeder Straße bestehen, aber ja nicht mehr als nöthig, z. B. über Anhöhen, wo die Rassen angebracht werden sollen, ist schon gar keine Wölbung nöthig: denn die Wölbungen sind

nur wegen des Wassers zu empfehlen, und auf Anhöhen bleibt kein Wasser, nur muß es öfter durch die Rasen ordentlich ganz bei Seite abgeleitet werden, damit das Wasser auf der Straße selbst nicht Risse durch ihre Läufe mache, wie dieses leider zu oft bemerkt wird! Diese Rasen erfordern aber auch mehr Kunst als bisher ersichtlich, damit solche nicht so sehr fassen und Wagenwindungen veranlassen.

Eine Ausnahme der Wölbung ist auch da nöthig, wo sich ein Fahrtweg ungefähr rechtwinklich beuget, wo immer die äußere längere Seite etwas höher gebaut werden soll, damit der Wagen, oder gar ein Schlitten, nicht so leicht hinausgeschleudert wird und mehr Schaden leidet, als wenn der, etwas einhaltende, Damm geschickt gebaut ist. Es ergiebt sich auch dieses aus der Natur der Sache. In einem großen Kessel z. B. kann man an der Seite wohl ohne Gefahr herumlaufen, was aber nicht der Fall auf den Seiten einer gleich großen Kugel ist. Daher hier der Bau mehr kessel- als kugelförmig geführt werden muß, welche Regel aber fast durchaus noch unbeachtet geblieben. Als ein noch größeres Gebrechen unserer Wegbauten erachte ich das allgemeine Daseyn zu sehr abschüßiger Seitenwände, zu jäher Abdachung, so daß überall, wo das Fuhrwerk, oder auch nur Fußgeher dieser Abdachung zu nahe kommen, wie

leider die tägliche Erfahrung lehrt, Unglücke entstehen! — Es ist ein allgemeines, sehr nachtheiliges Vorurtheil der Straßenmacher, daß sie glauben, diese Seitenwände müssen fast ganz senkrecht gemacht werden: man bemüht sich bis ins Eckelhafteste, diese Abdachungen recht abzuhobeln, und zu diesem Ende die Seitengräben immer und immer zu bearbeiten, so daß man glauben sollte, die Straßen- oder Wegarbeiter seyen wegen der Seitengräben da. Ich habe geflissentlich deßhalb viele Beobachtungen gemacht, und glaube annehmen zu dürfen, daß ein Wegarbeiter wenigstens die Hälfte Zeit und Arbeit auf diese, in der Regel ganz unnöthigen Wasser-, oder nur modischen Seitengräben, verschwendet, besonders wo das Wegbett ohnehin schon höher ist, als das anstoßende Land: so daß von einem Wasserzuflusse gar keine Rede seyn kann. Wofür aber solcher Unsinn? — Sorge man doch lieber, daß es auf dem Wegbette nicht so viele Wassergräben gebe! Die Straße, nicht der Seitengraben, soll befahren und bearbeitet werden. Wenn auf der Straße zur passenden Zeit ein kleiner Schaden abgewendet wird, kann manche Hauptnachbesserung vermieden werden. Wer hier nicht anzuordnen versteht, oder solches nachlässig besorgt, der schadet dem allgemeinen Besten unberechenbar viel. Ohne Nothwendigkeit soll kein Seitengraben gemacht werden. Wo aber ein sol-

cher nöthig ist, soll dabei der zweite Hauptfehler vermieden werden, daß er nämlich nicht zur Gefahr der Reisenden, sondern möglichst zur Sicherheit diene, und daher so verflächet werde, als möglich ist, damit ein allenfalls dahin gerathendes Fuhrwerk nicht gleich oder so leicht ein Unglück haben, sondern sogar nöthigen Falls ohne Gefahr darüber wegfahren kann. Wo die Gefahr des Umwerfens beim Abfahren von dem Wege noch übrig bleibt, muß solcher durch ein Geländer vorgebeugt werden. Die meisten Abdachungen oder Verflächungen der Wegdammseiten können gar leicht, ohne eines Geländers zu bedürfen, so hergerichtet werden, daß sie weder dem Wegbette, noch den Reisenden Gefahr bringen. Man benütze dazu den Straßenkoth, um die nach meinen Zeichnungen aus freier Hand Fig. 2 ~~Nr.~~ 3 4 durch Punkte bezeichneten Räume auszufüllen, und resp. bei Fig. 5 u. 6 nachzugraben. Wenn einer Seits das zwecklose Graben und Putzen der Seitengräben aufhört, und anderer Seits der Straßenkoth zur Ausfüllung oder Anbrüstung benützt wird, so kann die ganze sehr wichtige und nothwendige Abänderung fast ohne alle Kosten zu Stande gebracht werden, besonders wenn auch noch hie und da die Beiwerfung des anliegenden öden Materials veranstaltet wird, außerdem die vielen nöthigen Geländer gegen das Hinabstürzen der Wägen vom Straßenbette, be-

sonders bei dunkler Nacht, sehr viel kosten würden. Diese mögliche und nöthige Verflächung der Wegdammabdachung bringt auch einigen Nutzen gegen Eindringen des Wassers auf den Wegdamm. Ich glaube diese Art, Wegdämme zu bauen mit Verflächung der Abdachung ohne die oft so unnöthigen Seitengräben, an den Römerstraßen bemerkt zu haben. Ein Fahrtweg muß nach seinem Begriff nicht nur bequem und dauerhaft, sondern auch sicher gegen jede Gefahr seyn! —

Macadams Straßenbau.

"Es giebt eine Mittelstraße in Allem, der gesunde Menschenverstand findet sie leicht, die Leidenschaft nie."

Zschokke.

Man hat so viel von der Straßenverbesserung des Engländers Macadam gesprochen, daß ich auch hier davon Meldung machen muß. Macadam verwirft allen bisherigen Straßenbau als fehlerhaft, man denke nur! Andere Straßenbaukünstler tadeln hinwieder seinen Bau. Daraus folgt offenbar, daß weder der eine, noch der andere Theil eine

untrügliche Art zu bauen habe, oder daß, wie ich dafür halte, jeder Theil unter besonderen örtlichen Verhältnissen recht habe, und man auch hier den Mantel nach dem Wind hängen müsse, und Hauptsache immer nur die bleibe, wenn nur gebaut, nnd das Wegbett möglichst gegen das Wasser geschützt werde.

Mir kömmt der Bau nach Macadam sonderbar genug vor: nach ihm muß das Wegbett vorzüglich vom Grundwasser frei gebaut, dann dieses 3 Zoll hoch mit klein zerschlagenen Steinchen, wo jedes netto 12 Loth wiegt, überschüttet, mit einem eisernen Cylinder eingestampft oder eingewalzt, und dann so von 2 zu 2 Zoll Höhe fortgefahren werden, bis diese Steindecke 10 Zoll hoch, und in der Mitte eines 30 Schuh breiten Wegbettes 3 Zoll höher seyn wird. Bei diesem macadam'schen Bau wird, wie überall, vorausgesetzt, daß das Wegbett vom Grundwasser frei gemacht, und dann mit dem besten Material versehen, dann nach der Herstellung keine Geleisen geduldet werden dürfen. Wo diese drei Bedingnisse vorhanden sind, wird aber jede Straße gut werden, ohne daß man die mühsame ängstliche Zubereitung der 12 Loth haltigen Steinchen und ihre Einwalzung bedarf!

Hat man eine neue Kunststraße anzulegen, so ist der Grundbau des Wegbettes erst der zweite Theil, wo zu erwägen und zu untersuchen ist, wie

man ein Material bekommt, welches wenig kostet, und gut vorwärts bringt. Der erste Theil ist die Anlegung der Wegstrecke und ihre Ausgleichung, und der dritte Theil ist die tägliche fleißige Nachhülfe, ohne damit die Fahrenden zu sehr zu belästigen.

Eisenbahnen.

Auch die Erd' ist Gottes Tempel,
Schmücken ihn ist unsre Pflicht.
Deiner Seele zum Exempel,
Dankbarkeit vergesse nicht!

Eine, mit zwei befestigten eisernen Wagengeleisen versehene, ebenfortlaufende Bahn ist eine Eisenbahn. Wie die Ausebenung und Bauung der sich zwischen den beiden Geleisen allenfalls für ein ziehendes Pferd eignenden Bahn, oder die Befestigung der eisernen Geleisen, wie die Bauung der Wägen und ihrer Räder entweder für Menschen- oder Pferde- oder Dampfkraft, ist nicht meine Absicht zu verhandeln; solches haben Joseph v. Baader und Hofrath und Professor Dr. Poppe sehr ausführlich bereits gethan.

Die Erfindung und dermalen allgemein beliebte Einführung der Eisenbahnen ist von nunmehr allgemein anerkanntem, unendlich großem Nutzen, weil Eisenbahnen den sicheren, schnellen und wohlfeilen, sohin nicht abschreckenden Transport befördern, was mit Recht als der Haupthebel der industriellen Macht und des Reichthums der Völker geachtet werden muß, während bisher der unpolitisch höchst theure Verkehr den Familienverhältnissen, der Literatur, und dem Kredit die tödlichsten Wunden geschlagen hat! — Ich verschweige, daß Millionen Gulden dem Verdienste der meist armen Arbeiter-Klasse dargebracht, dadurch derselben Kraft und Aufschwung befördert, und frisches Blut in die Venen und Arterien gebracht wird.

Man glaubte früher, daß durch Eisenbahnen Fuhrleute und Gastwirthe an ihren Gewerben verlieren. Allein man fand auch hier die bessere Ueberzeugung, daß durch Eisenbahnen der Nebenverkehr sowohl durch die Reiselust als durch die Absetzung der landwirthschaftlichen Erzeugnisse befördert werde. Wenn dieses, wie nicht geläugnet werden kann, sich so verhält, so ist es auch apodiktische Nothwendigkeit, allgemeine Aufmerksamkeit auf Land- und Gemeindewege zu wenden; in dieser Rücksicht hat gegenwärtige Abhandlung ihr Daseyn erhalten, weil man jetzt einzig und allein nur auf Eisenbahnen und schiffbare Kanäle sein Augenmerk zu

richten scheint, wodurch ich nöthige Fingerzeige auf die eben so wichtigen allgemeinen Fahrtwege zu geben mich veranlaßt sah.

Deutschland, man darf sagen die ganze Welt, hat es vorzüglich Joseph v. Baader, königl. bayerschem Oberbergrath, Maschinen-Direktor, und seinem beharrlich unermüdeten Streben, seinen höchst sinnreichen Erfindungen und außerordentlich zweckmäßigen Verbesserungen für Eisenbahnen, ihre Wägen und dabei vorkommenden Bedürfnisse zu verdanken, daß solche Anordnungen über die Vorurtheile den Sieg errungen haben.

Joseph v. Baader schrieb schon im J. 1814 (München bei Hübschmann) die Ankündigung einer neuen Erfindung von eisernen Kunststraßen, setzte seine tiefen Forschungen fort und machte sie bekannt, was in England außerordentlichen Beifall fand. Er legte im J. 1819 der hohen Ständeversammlung in Bayern ausführliche Plane und Ersparnisse bei Anlegung von Eisenbahnen vor, und rechtfertigte diese Vorschläge auch am 30. Mai des gedachten Jahrs durch eine öffentliche Erklärung. Im J. 1822 übergab er sein neues System der fortschaffenden Mechanik; im J. 1826: Ueber die Vortheile einer verbesserten Bauart von Eisenbahnen und Wägen; dann im J. 1830 Huskinson und die Eisenbahnen, aus dem Englischen übersetzt, endlich im J. 1831 Bemerkungen über ei-

nige Hindernisse durch welche die Fahrt auf Eisenbahnen im Winter erschwert werden kann, dem Publikum. Hofrath und Prof. Dr. Poppe zu Tübingen schreibt in seinem Werke: die Telegraphen und Eisenbahnen (Stuttgart bei Scheibbe 1834) Joseph von Baader das höchste Verdienst um die Eisenbahnen ꝛc. zu. Ueberhaupt ist diese Erfindung deutschen Ursprungs und bei Bergwerken in Deutschland in gewisser Art schon seit 300 Jahren in Anwendung gebracht worden; erst im J. 1770 hat England eine solche Art von Holz-, Stein- und Eisenbahnen eingeführt.

Den hohen Verdiensten Joseph v. Baader's dürfte eine Ehrensäule errichtet werden zum ewigen Beweise deutscher Gründlichkeit und beharrlicher Anstrengung!

Ich beschließe diesen Abschnitt mit den Worten der Abschiedsrede des Präsidenten Mittermaier beim Baden'schen außerordentl. Landtag wegen Eisenbahnen: « Die Zeit ist es, die alle großen Anstalten, welche durch die Fortschritte der Civilisation, durch die Entwicklung der menschlichen Kräfte gefördert werden, ohne die Menschen und oft wider ihren Willen eingeführt; die Zeit ist es auch, die alles rechtstellt und ins Geleise bringt; die Zeit ist es, die die Interessen ausgleicht. » —

Die Wegbaupflicht.

„Der Mensch kann, was er soll; und wenn er sagt: er kann nicht, so will er nicht.„

Fichte.

Schon nach römischen, meist auf das Naturrecht gebauten Gesetzen waren diejenigen zur Mithülfe im Wegbauen verpflichtet, welchen dadurch mittel- oder unmittelbar Nutzen erwuchs und die im Bezirke wohnten. So ward es auch in Frankreich, welches in neuerer Zeit den Römern zuerst nachahmte, so auch in England und Deutschland als Regel gehalten. Das Wegmachen ist eine Ehrensache, welcher sich Niemand entziehen darf, von der Niemand ausgeschlossen werden soll, der füglich mitwirken kann, damit nicht anders woher diese Wohlthat geschaffen werden müsse, die man selbst besorgen kann und soll.

Herr von Rudhart, als Abgeordneter zur Ständeversammlung sagte in der 39. Sitzung der vorletzten Versammlung: „Ist es recht, daß für die Menge von Parallelstraßen, welche durch einen Kreis laufen und bloß zur inneren Verbindung desselben dienen, auch die Steuern der anderen Kreise verwendet werden, von denen ähnliche Strassen als Vicinalwege aus ihren eigenen Mitteln unterhalten werden?„

Diesen Grundsätzen entspricht auch gegenwärtig, selbst bei den sogenannten Kunststraßenbauten und deren Unterhaltung die bayersche Regierung, indem sie möglichst in allen Theilen die Wohlthat dieser großartigen Staatsanstalten verhältnißmäßig vertheilt. Um so mehr sollen diese Grundsätze bei gemeinen Wegen stattfinden, welche nur einen kleineren Bezirk umfassen, so daß, wenn A die Wege des X und Y mitmachen hilft, auch X und Y die Wege des A mitzumachen haben.

Einem guten Oekonomen kann es nicht entgehen, wie nöthig und nützlich die Herstellung der benöthigten Fahrtwege ist, und ich habe viel solche Individuen gefunden, welche Wege ganz allein machten, nicht nur zur Erleichterung ihres Fuhrwerks, sondern auch, damit ihre Gründe durch das sogenannte Ausfahren oder Ausweichen vom schlechten Wege nicht so sehr beschädiget würden. Jeder sollte eigentlich das Recht haben, daß er, so wie der Weg unfahrbar wird, selbst auf den kultivirten Nebengründen sich einen besseren Weg suchen dürfe. Wenn nun Einzelne schon für Anlegung und Ausbesserung der Wege besorgt seyn können und sollen, um so mehr sollen ganze Gemeinden und Distrikte durch allgemeine Zusammenhülfe ihre nöthigen Nachbar-, Feld und Waldwege machen, da doch alle mehr und leichter arbeiten können als Einzelne, und fast alle Wege ohne

Geld, und nur durch Hand- und Spanndienste hergestellt werden können. Es ist wahr, die Klugen und Fleißigen scheuen sich oft vor ihren faulen und bösen Nachbarn, und müssen ihre Wünsche deßhalb verbergen, um Unangenehmes zu vermeiden. Oft haben mich drei und mehr Gemeindeglieder ersucht, ihre Wegherstellung anzuordnen, und ja mit aller Strenge dabei zu verfahren, und mich nicht irre führen zu lassen, wenn auch sie sich selbst widerspänstig zeigen sollten, da, wenn die liederlichen Gemeindeglieder es erfahren würden, daß sie die Veranlasser zum Wegmachen wären, sie viel Unangenehmes oder gar Schädliches zu gewärtigen hätten. — Man denke! —

Solche Frohnen, welche nur den Fröhnern zum eigenen Vortheil gereichen, können doch niemals als eine Herabwürdigung oder Bedrückung der Unterthanen angesehen werden, weil solche ohnehin die allgemeine Einwilligung voraussetzen. Daß solche Frohnen bald nach dem Steuerkapitale und Menathstand bei Spanndiensten, und nach der Familienzahl bei Handarbeiten, oder nach anderen ausgleichenden Verhältnissen zu vertheilen sind, versteht sich wohl von selbst.

Die Leitung der Wegbauten und ihre Unterhaltung hängt meist nur vom Zutrauen der Betheiligten zu dem Gerichts- oder Gemeinde-Vorstand, oder irgend einer anderen Person ab, welche

dieses Geschäft ohne Vergütung ihrer Bemühungen, aus gutem Willen als Ehrensache übernimmt, und dann die guten Launen, Gelegenheiten und jene Zeiten zur Arbeit zu benützen versteht, in welchen der Landmann weniger dringende Arbeiten hat. Kunst ist ja für das Wegbauen im Allgemeinen wenig oder gar keine nöthig, und meine zwanzigjährige Erfahrung kann dasselbe bezeugen, was der Praktiker im Straßenbauen (Darmstadt 1821) sagt: «Der größte Theil eines Vicinalwegbaues» (es gilt auch für die Hochstraßen) «erfordet nur wenige technische Kenntnisse, aber fortdauernde Aufsicht und Nachhülfe. Wollte man selbst bedenklichere Stellen durch Ingenieure untersuchen, und den betreffenden Ortsvorständen Anweisung und Belehrung zugehen lassen, so hat doch die Erfahrung überall gezeigt, daß dadurch gar nichts ausgerichtet wird, wenn es sich nicht zufällig trifft, daß diese Leute Einsichten und guten Willen haben. Im Gegentheil geht alles den gewohnten Schlendrian fort, so wie der Ingenieur den Rücken wendet, und die Kosten für seine Sendung sind rein verloren.»

Daß auf jeden Fall der Orts- oder Distriktsbeamte dabei immer thätig seyn soll, ist eine bekannte Pflicht. Er hat die Ehre, also auch die Mühe: denn allgemein heißt es: daß man den Werth eines guten Beamten an dem guten Zu-

stande der öffentlichen Wege erkennen kann. Um so mehr hat dieser Beamte diese Pflicht, da man dabei nicht ängstlich zu seyn braucht. Es ist ja ohnehin ein beliebter Grundsatz, daß sich der Schreibzimmerherr Bewegung machen, frische Luft durch Spazierengehen schöpfen solle, also verbinde er das Nützliche mit dem Angenehmen, und er wird in der allseitigen Erfüllung seiner Pflichten bald eine innere Zufriedenheit als den herrlichsten Lohn für seine Bemühungen finden, und man wird ihm wegen Müssigganges keine Vorwürfe machen.

Vermeide man nur alles Kostspielige und Leidenschaftliche, und erwecke guten Willen bei den Baupflichtigen; man wird sehen, daß der Landmann, wenn er nur will, bessere Wege zu bauen versteht, als der gelehrteste Federnheld.

«Es giebt niedrige Geschäfte, denen man sich auf eine edle Art unterziehen kann, und sehr geringschätzige Mittel, die zu einem sehr vortrefflichen Ziele führen» sagt Shakespear.

Wasserbauten.

"Sieh das Wasser im Teich. Still steht es und faulet zum Ekel:
Steh' in Erkenntniß nicht still. Schau in den Spiegel des Teichs!"

Schaller.

Weil überhaupt das Wasser in vielfacher Beziehung als der größte Feind der Fahrtwege erscheint, und das Wegmachen beinahe nur immer als Kriegsführung zur Vertreibung des Wassers zu betrachten ist, so bedingt der Artikel: Wasserbauten, hinsichtlich der Wege auch die meiste Aufmerksamkeit, welche auf verschiedene Punkte gerichtet werden muß.

1. Soll ein Wegbett über einen nassen oder sumpfigen Grund gebaut werden, so muß man das Wasser wegzuleiten, und den Grund auszutrocknen, oder mit solchem Material ein Bett aufzubauen suchen, welches am wenigsten Wasser an sich zieht, wobei dann mehrere Durchlässe räthlich sind. Macht dieses Bauen zu viele Mühe und Kosten, oder ist der Boden zu sumpfig, daß man kaum mit Nutzen eine Arbeit verrichten kann, so wende man Faschinen an, welche aus verschiedenem Gesträuch, Reisig, Stauden und schlechtem

Holzwuchs, oft am zweckmäßigsten aus Weiden zu beiläufig einen Schuh dicken, 4—6 Schuh langen Würsten auf ein Gestell gebunden — ein-, zwei- oder mehrfach aufeinandergelegt, allenfalls mit Rasen — Wasen — überlegt, und dann mit dem nächsten besten Material überfahren werden können. So sind Faschinen kleine Schiffe, welche die Fahrt über das Wasser am leichtesten machen.

2. Zur Beseitigung des Regen- und Schneewassers müssen auf den Wegbetten muldenförmige Abzuggräben, und zwar vorzüglich bei Fahrten über Höhen angebracht werden. Dieses soll aber mit mehr Vorsicht und größerer Zweckmässigkeit, als bisher, geschehen, theils damit das Wasser sicher ablaufe, und die ableitende Erhöhung nicht durch das nächste Fuhrwerk als Geleise durchschnitten und der Wasserablauf verhindert werde, theils damit diese Erhöhungen für das Fuhrwerk keine Hindernisse werden, besonders bei der Hinabfahrt durch Stöße, Windungen, oder indem sie als kleine Höhungen das Aufhalten unterbrechen; sondern sie sollen sich als kleine Aufwürfe sanft verlieren und beiderseits verflächen.

3. Wasserbauten für das neben am Wege gewöhnlich oder nur bei Regenzeiten laufende Wasser müssen wohl desto fester, etwa mittelst Weidenpflanzungen und etwas schräggelegte Pflastersteine errichtet werden, je stärker die Gewalt des

Wassers daselbst wirkt. Allein da der Gewalt des Wassers oft nichts fest genug ist: so muß man vorsorglich diese Gewalt zu entkräften suchen, was entweder durch Verflächung d. i. Ausbreitung des Wassers, oder, besonders bei Abhängen, durch die mittelst Abstufungen zu erwirkenden Ebenrichtungen des Wasserlaufes geschehen kann, wo dann nur die Wasserfälle, die Wehrbrüstung, gut und so gebaut werden sollen, daß sich das herabstürzende Wasser gleichsam durch das vorhandene Wasser selbst schwächen, abstoßen muß. Ueber diese Wasserleitungen habe ich das Nähere in den landwirthschaftlichen Vereinsblättern von Bayern und in der Frauendorfer Bauernzeitung schon nachgewiesen, und will es hier nur durch fig. 7 mit wenig Worten wiederholen. Der Wassergraben h g wird 2—3 Schuh tief abgegraben, und so lange horizontal fortgeführt, bis er gegen das Wegbett auf etwa 1 Schuh hinausläuft; dann wird wieder ein Wasserfall angelegt, so tief man eben kann, und wieder die horizontale Fläche fortgeführt, bis sie auf 1 Schuh gegen die Oberfläche des Wegbettes, eigentlich nach der Menge des Wassers gerechnet, so ausläuft, daß das Wasser nicht auf das Wegbett dringen kann, dessen Abdachung ohnehin sehr flach seyn muß. Die Wasserfallkanten oder Wehrbrüstung b, d, f müssen von Holz oder Stein gebaut seyn, so auch der

etwas tiefer liegende Grund des Wasserauffalls a, c, e. Zu empfehlen ist die Bepflanzung der Wegbettabdachung mit Band-Weidenstauden. Dabei habe ich bemerkt, daß das Rinnsal besser muldenförmig fig. 9 als kantenmäßig fig. 10 sey: denn an den Seiten pflegt das Wasser zu beschädigen: ist aber da seine Stärke gehemmt, besonders wenn die Seiten sehr mit Wasen bewachsen sind, so kann sich das Wasser nach Bedürfniß ausbreiten und weniger Schaden verursachen. Sollte es aber doch manchmal geschehen, so muß nur der Schaden gleich wieder ausgebessert werden. Ohne immerwährende und besondere Nachsicht und Nachhülfe bestehet nichts. Manchmal ist auch das Einschränken des Wassers durch künstlich gemauerte, gepflasterte oder verbretterte Rinnsale nöthig und zweckmäßig; alles nach Umständen und Gutbefinden der Erfahrung.

Bei allen kultivirten abschüßigen Gründen, wo das wilde d. h. Regenwasser gewöhnlich alle Jahre so große Verwüstungen macht, indem es die beste Dungerde fort in den Abgrund schlemmt und dort nutzlos macht, könnte auf diese Art die Beschädigung abgewendet, ja vielmehr durch ordentliche Aufwürfe zu Nutzen gemacht werden, besonders bei den nicht genug zu empfehlenden und von mir schon längst in öffentlichen Blättern und früheren Werken abgehandelten Terrassenbauten.

4. Wegen des auf das Wegbett zulaufenden und durch das Wegbett führenden Wassers will ich, da man doch über die verschiedenen Bauungen der Kanäle keine Lehre mehr zu geben nöthig haben wird, nur auf die häufig sich vorfindenden Fehler aufmerksam machen, vorzüglich darauf, daß man diese Durchlässe nicht in der Art klein anlege, daß sie sich so schnell verstopfen, und im Winter zufrieren; dann, daß dieselben nicht so gebaut werden, daß sie auf dem Wegbette einem Aufwurf gleichen, und so den horizontalen Lauf stören, welche Bauart besonders dem Schnellfahrenden und auch dem anstoßenden Kanal selbst schädlich ist.

5. Sehr wichtig und beachtenswerth sind bei Anlegung der Wegbetten die Vorfälle, welche sich hinsichtlich der bestehenden Wässerungsbefugnisse unter den Angränzern, oder rücksichtlich der Wasserbeschädigung überhaupt ergeben. Durch den Bau eines Wegbettes wird oft dem bisherigen Wasserlauf eine andere Richtung gegeben, so daß das Wasser z. B. rechts fortgeführt und für den Weg unschädlich gemacht werden könnte, während solches die Wiesenbesitzer links des Weges bisher zu benützen das Recht hatten, und man ihnen dieses Recht ohne überwiegende Gründe nicht entziehen darf. In diesem Falle muß man zwar gestatten, daß das Wasser durch das Wegbett geführt werde,

damit es von den Angränzern, wie bisher, benützt werden könne; allein diese Wasserleitung muß auf Kosten der Wasserberechtigten so geschehen, daß dem Weg durchaus kein Nachtheil zugehen kann. Wer den Nutzen will, muß auch die Lasten tragen, als Mittel zum Zwecke. Dabei kann vorzüglich die Rechtsdrohung aufrecht erhalten werden, daß, wenn die Durchlässe nicht ordentlich hergestellt und unterhalten werden, die Rechte der Durchführung des Wassers, als Mißbrauch von Dienstbarkeiten, aufhören würden. Eben so kann der Fall eintreten, daß man das Wasser von einer Seite weg und auf die andere mittelst eines Kanals führen müsse, und hier die Grundbesitzer sich über die Belästigung des Wassers und seiner Beschädigung beklagen und solches nicht dulden wollen. Allein das Wasser erfreut sich seiner natürlichen Rechte, *sein Lauf ist immer abwärts*, und seine Leitung kann von jedem Belästigten möglichst unschädlich gemacht werden, wenn nicht schon bestimmte Rechte etwas anderes bedingen sollten.

In dieser Beziehung halte ich es nicht für unzweckmäßig, meine deßhalb gesammelten Rechtsgrundsätze hier einzureihen, indem ich vor allem mit dem gewichtigen Rechtslehrer von Savigny ausrufe:

« Es ist nicht Anmassung, sondern recht und gut, wenn Jeder, der ein Herz hat für seinen

Beruf und eine klare Anschauung von demselben, diese Anschauung öffentlich mittheilt, und die Rechtsgelehrten dürfen darin am wenigsten zurückbleiben.»

a) Die Verbindlichkeit, Kanäle, Ufer, Dämme 2c. zu bauen und zu unterhalten, ruhet auf den Besitzern der gesicherten oder zu sichernden Grundstücke oder Utilitäten, ist dinglich und geht auf jeden Besitzer derselben über.

b) Bei plötzlich eintretender Wassergefahr können alle Einwohner der bedrohten Gegend, welche nur arbeiten können, zur Beihülfe aufgeboten werden, weil der Verlust des Einzelnen auch Schaden des Ganzen, des allgemeinen Besten ist. Eine Appellation gegen jede in dieser Beziehung getroffene richterliche Verfügung findet nicht statt.

c) Wenn ein Grundbesitzer oder Bewohner von einer für das allgemeine Beste vorsorglichen Anstalt durchaus keinen Nutzen, sondern gar Schaden zu gewärtigen hat, so kann er an der Baulast Antheil zu nehmen nicht wohl gezwungen, und muß nach besonderen Gründen wohl gar entschädigt werden, wenn anders die natürliche Beschaffenheit ihm nicht die Last selbst auferlegt, welche er dann auch ohne Entschädigung zu tragen hat.

d) Quellen dieser rechtlichen Verhältnisse sind: Lokalstatuten und Verordnungen, Herkommen und Rechtsgewohnheiten, Landesgesetze und in Ermang-

lung aller dieser das römische, gemeine deutsche Recht und endlich die Natur der Sache. In Bezug auf das römische, gemeine deutsche Recht wird noch folgendes beigefügt:

Onus muniendarum riparum reale est adeoque illud defugere nequeunt, qui *prope* ripas praedia possident. L. 1 §. 3 ff, de via publica et siquid. L. 2 Cod. de num. nem. conced.

Dominium et proprietas riparum ad privatos vicinorum praediorum possessores spectant. §. 4 I. de lege div.

Is, per cujus fundum flumen decurrit, nequit a vicino cogi, ut illud contra mundationes muniat, pati tamen in suo debet, ut alter ibi suis sumtibus ripam fluminis muniat. Leyser Vol. VII. sp. 502 n. 10, 11.

Circa obligationem aggeres vi aquae destructos reparandi inspiciendum est primo, quid in eo loco, ubi fieri debet reparatio, inter occulos consuetum et ab antiquo observatum. Lib. 1 et 2 ff. de neg. gest. Ubi ejus loci observantia non constat, regionis mores pro lege servari convenit. Vetustas circa aggeres vim legis habet L. 1 §. fin. ff. de aqua et aqua pluv.

Cum per hos non est certa definitio, jus commune sequimur; ex quo est reflectio illius, cujus est fundus, in quo sunt aggeres, et cujus iidem sunt. L. 32 ff. de leg.

Si deficiunt pacta vel observantia, insistendum est juris regulae, et inpendia ab his tantum repetenda, quorum est fundus atque ipse agger. Rei onera rem ipsam sequuntur. L. 2 C. cens. vel. nel. Mev. decis. P. IV. d. 138. Ubi manifestum est, quis debeat, ille compellitur nec alius pro alio teneatur p. 285.

Processus in causa agrorum smumarius non patitur omitti ea, quae in judiciis sunt aequitatis naturalis citao, defensio, vel exceptio rei et probatio. Mev. P. 3 dec. 164.

Reparatio aggerum est onus reale: singulos pro quantitate agrorum respiciens. L. 2 Cod. de m. rem conc. Possessores in reparatione publici aggeris et ceteris hujusmodi muneribus pro jugarum numero vel capitum, quae posidere noscuntur, dare cogantur. Et ob morae periculum adpellatione non debet impediri, maxime si possessiones et utilitates agrorum inde a periculis aquarum reddautur securae. Lauterbach coll. P. 3 Lib. 43 Tit. 15 p. 368 Von Bulow und Hagemanns praktische Erörterungen L. II. n. 1 §. 2 f. Heineck tentamina juris aggeralis §. 2839.

Ex aliena calamitatio nemo requirere debet L. 28 ff. de dol. mal.

Non debet duplici incommodo, quis onerari

vel collationis et quod deteriores res factae sunt. L. 4 §. 2 ff. ad E. Rhod. de justa.

Res non perit nisi suo domino.

Cancrin Abhandlung vom Wasserrecht. Halle 1789 Abh. II. S. 91.

6. Obige Grundsätze können und sollen auch auf Verbesserung von Bachleitungen und deren Reinigung angewendet werden, wo allerdings Zwangsgesetze nöthig erscheinen, wenn nicht jährlich um Millionen Gulden an Land und Boden zu Grunde gehen soll. Auch Bäche erfordern eine jährliche, ja stete Kultur, die noch immer unverantwortlich vernachläßigt, statt nützlicher gemacht werden; diese Kultur ist nöthigenfalls durch Zwangsmittel einzuführen, weil ohne Zwang kein allgemeiner Wille entsteht, und ein einziger Widerspänstiger das Ganze hindert, wenn oft bei schöner Zeit die Arbeit so leicht wäre. Ich kenne 50, 80 und 100 Tagwerk Wiesen, welche eine ordentliche Flußleitung entsumpfen, und zu zehnfachem Werth erhöhen könnte. Und wenn nun zwanzig Wiesenbesitzer eine solche kostspielige Verbesserung wollen, fünf aber nicht, so unterbleibt sie; denn wer von den 20 Willfährigen könnte sie erzwingen, welcher gäbe sich die Mühe, dieses zu erwirken, und abzuändern, was bisher im Zustande der Wildheit war, wenn der Beamte, welcher oft 4—6 Stunden entfernt ist und hundert

andere höchst wichtige Geschäfte hat, es nicht aus eigenem Antriebe zu besorgen der Mühe werth findet?

Welch einen Fall in dieser Beziehung ich erlebte, dürfte zu erzählen hier nicht unpassend seyn. Der Müller zu Weidlwang in der Oberpfalz konnte schon lange nicht mehr mahlen, weil das Wasser durch die vielen Krümmungen und Verschleimungen des Mühlbaches so hoch zurückdämmte, daß es die Mühlwerke stehend machte. Man bemerkte nichts vom Laufe des Wassers, das still wie ein See stand. Die anliegenden Wiesen betrugen 90 Tagwerk, und waren so sumpfig und mit dem schlechtesten Gras bewachsen, daß man das Tagwerk nicht um 20 oder 30 Gulden rechnete, während im nächsten Grund bei Michaelfeld, fast in derselben Lage, das Tagwerk um 2000 Gulden, sage zweitausend Gulden, verkauft wurde, weil daselbst das Kloster die Wiesen entsumpfet und verflächet und eine Wässerungsordnung eingeführt hatte.

Ich, als damaliger Landgerichtsassessor in Eschenbach bemerkte bei einer Inventarsvornahme diesen Uebelstand des Wassers, der Mühle und der Wiesen, und redete deßhalb mit dem Müller wegen einer leicht anzuwendenden Verbesserung. Der Müller erklärte, daß, wenn diese Verbesserung zu Stande gebracht würde, er es sich vieles kosten

ließe. Deshalb sah ich mich veranlaßt, die 20 Wiesenbesitzer aus verschiedenen umherliegenden Ortschaften zusammen kommen zu lassen, machte ihnen einen Vortrag, und war so glücklich, einen Vergleich zu Stande zu bringen, daß die Anordnung nach meinem Vorschlag durch acht, die möglichst gerade Linie schaffende Durchstiche geschähe, und die Wiesenbesitzer mit $^2/_3$ und der Müller mit $^1/_3$ die Kosten zu tragen sich verbindlich machten. Ich schritt zur Ausführung und bald war die Arbeit fertig, weil ich die Kosten vorgeschossen hatte; das Wasser sah man nicht nur laufen, man hörte es sogar rauschen. Die Mühle war wieder hinsichtlich des Wassers gangbar, die Wiesen größtentheils entsumpfet, welche, wenn noch einige Verbesserung angewendet worden wäre, was nun jeder für sich selbst thun konnte, in ihrer Güte den größten Erwartungen entsprochen haben würden. Indessen der Müller starb, und ich konnte die ihn zugefallenen Kosten erst nach zwanzig Jahren und einem großen Prozesse zum Theil erhalten. Sic vos non vobis! Wer dem allgemeinen Besten dient, hat wenig Lohn, wohl aber fast immer neidischen Undank! — aber ein desto größeres moralisches Verdienst. — So wie Wässerungen, so könnten auch Entwässerungen eingeführt d. h. auf allgemeine Anordnung erzwungen werden. Ohne Zwang ist keine Ordnung. Da-

her ist der Militärdienst das vollkommenste Institut im Staate. Das Gute muß gewöhnlich nur mit Mühe und Undank errungen, ich möchte behaupten, erzwungen werden.

7. Schlüßlich bemerke ich, daß eine Abhandlung über seltne Wasserbauten höherer Art nicht hieher gehöre, theils auch nicht in meinen Wirkungskreis gestellt wurde, wenn ich schon mehrere ansehnliche Brücken z. B. in Tremersdorf, Regenthumbach, Michaelfeld u. s. w. ganz neu so baute und dazu die Kosten vorgeschossen hatte, daß z. B. Erstere 500 Gulden kostete, und von einem Bauinspektor auf 3000 Gulden geschätzt wurde. Wurde doch auch die berühmte Regensburger Brücke nur von einem Lehrjungen im J. 1135—1146 ohne alle Lehrbücher haltbarer erbaut, als jetzt viele Brücken nach den theuern engländischen Lehrbüchern und Zeichnungen. Hauptsache dabei ist Glück, Geld und guter Grund. Das Wasser ist ein Element, das unsere Kräfte überwältigt und jeder Kunst spottet, wenn man anders besonders sein Anschwellen nicht durch kluge vorsorgliche Führung des Laufes zu mäßigen, und seine reissende zerstörende Gewalt durch Verflächung zu besänftigen versteht. Für das höchst wichtige Reinigen und Leiten der Bäche bestehen sehr gute Verordnungen, finden aber selten Anwendung. Wer hat dazu Zeit?

Nachbesserungen der Straßen.

„Für sich der höchsten Leitung folgen, für die Welt wohlthätig wirken, ist das Geheimniß des Glücks und der Kern der Moral.“

Fr. v. Müller.

Vorzüglich über die Unterlassung der Nachbesserung, besonders im Kleinen, könnte man täglich tausend und tausend Klagen führen. Mit Recht heißt es im Münchner Monatblatt für Bauwesen und Landesverschönerung vom J. 1827 Nr. 5: daß, statt daß der Reisende Weggeld zu zahlen habe, es billig wäre, wenn man dem Reisenden noch Geld für die Tortur des Glattfahrens neubeschütteter Straßen hinausbezahle, was sich auch auf den äußerst unbilligen Pflasterzoll der Städte und Märkte beziehen läßt! — Die Straßen erscheinen gerade so, als wenn sie eine allgemeine Anstalt wären, um Kalk- und Kieselsteine zu zermalmen! — Kaum ist diese Arbeit der Zermalmung mit aller Qual verrichtet, so beginnt diese Danaidenarbeit von neuem, indem das Aufschütten der zerschlagenen, scharfeckigen großen Steine abermals beginnt, und zwar auf einer Strecke ohne Auswahl, ohne Unterschied fort, gleichviel ob es eben nöthig oder unnöthig ist. In der gehörigen Zeit wird wenig oder gar keine Auf-

merksamkeit auf Nachbesserung verwendet, Geleisen werden vernachläßigt, welche mit gar wenig Mühe hätten ausgefüllt, und die Straße von ihrem überhand nehmenden schlechten Zustand hätte gerettet werden können. Das ist das Hauptgeschäft eines Wegarbeiters, daß er 1) gar keine Geleise aufkommen, und 2) gar kein Wasser auf der Straße laufen und stehen lassen dürfe. Dieß besorgen kann und muß er. Allein für diese beiden Erfordernisse habe ich selten oder gar nicht arbeiten sehen. Wenn das Wetter schlecht ist, besonders wenn der Schnee aufthaut, wenn Frost und Frühling die Erde aufzieht, sieht man keinen Wegarbeiter auf der Straße, wenigstens da nicht arbeiten, wo es eben am nöthigsten wäre, und der größte Nutzen bewirkt werden könnte. Durch diese Nachläßigkeit entstehen außerordentliche Schäden auf den Straßen, welche immer und immer mit außerordentlichen Kosten und zur Tortur der Reisenden und des Fuhrwerkes ausgebessert werden müssen, wobei dann doch so öfter ein kleiner Nebenhandel und Gewinn sich einzumischen pflegt, wenn nur der Wegmeister und der Wegarbeiter sich ein wenig vertraut gemacht haben. Wer diese Nachbesserungen nicht versteht und verrichten will, der taugt nicht zum Wegarbeiter.

Eben so unbequem als schädlich ist selbst das Aufführen des Ausbesserungsmaterials. Dieses wird

immer so abgeladen und dann angehäuft, daß es bis zum Ekel hindert, und bis zum Gebrauch wieder großentheils auf lästige Art zerstört wird. Dieses Aufschütten 2c. kann und soll auf andere Art angeordnet werden; das Material soll nicht unnöthiger Weise aufgefahren werden, und oft 2—4 Jahre zur Störung der Sicherheit, besonders bei Nacht, auf der Straße liegen bleiben, daß es sofort Schaden macht und dann noch viel davon zu Grunde gerichtet wird, ehe man es zu benützen hat. Die Steine müssen eben auch nicht in grossen Stücken aufgefahren, und das Zerschlagen den Wegarbeitern so nach und nach überlassen und selbst auch mit diesem Zerschlagen die Reisenden gefährdet werden; sondern dieses Zerschlagen kann zur geeigneten Zeit beim Steinbruch geschehen, und erst bei der nöthigen Ueberschüttung kann davon nach Bedarf aufgefahren werden, wo ebenfalls auf der Seite der Straße, etwa auf der Abdachung des Wegbettes, passender Raum zum Abladen sich finden wird, um damit nicht das Wegbett selbst zu verunstalten und den Reisenden zu hindern und zu gefährden.

Beschäftigung der Wegarbeiter und Aufsicht über dieselben.

"Thue, was Pflicht dir gebeut, wenn auch Neid und Bosheit dich geißeln;
Unter den Nesseln sogar duftet das Veilchen und blüht."
Mühling III.

Die Anweisung für die Wegarbeiter, welche die Unterhaltung der Straßen zu besorgen haben, ist kurz, aber wichtig. Die vorzüglichste Lehre für sie ist, die gut hergestellte Straße in dem guten Zustand zu erhalten. Fehlt dort und da, so zu sagen, nur ein Haar, und es wird nicht sogleich bemerkt und ihm abgeholfen, so ist der Schaden auch gleich ansteckend, und greift, wie ein Krebsschaden, schnell um sich. Hier ist das eigentliche Loch im Aermel, nach Heinr. Zschokke, was wohl zu beherzigen ist! —

Der tüchtige, arbeitsame Wegarbeiter darf auf seiner Strecke weder einzelne Steinchen, noch eine Handvoll Wasser, noch eine Geleise oder ein Grübchen zum Vorschein kommen lassen. Wo sich dergleichen findet, kann der mit der Aufsicht beauftragte Wegsteher nicht nur der Nachläßigkeit oder Ungeschicklichkeit beschuldigt, er kann sogar bestraft oder ganz entlassen werden. Zu diesem Ende

über

muß er täglich seine Strecke ein bis zweimal übergehen, und zwar nicht nach Art der langsamen Taglöhner, sondern behende. Daher taugen alte, langsame, verdrüßliche Leute nicht als Wegarbeiter, wie sie es doch gewöhnlich sind. Dieser Dienst soll nicht als eine Gelegenheit angesehen werden, wo man wie Invaliden ausruhen kann, und doch seinen sicheren guten Taglohn hat, wenn nur der Wegmeister mit einverstanden ist! — Wer hier obigen Forderungen nicht entsprechen kann, oder will, muß ohne falsches Mitleiden als zum Wegbaudienst untauglich entlassen werden: die Gefährdung des allgemeinen Besten ist zu wichtig, um da falsche Barmherzigkeit zu üben. Ich habe oft die Erfahrung gemacht, daß ich beim Mangel eines Werkzeuges aus Liebhaberei nur mit dem Fuße mehr Nutzen bewirkt habe, als mit seinem Pickel und Schlegel der träge Arbeiter, der gleichgültig an obigen Gebrechen vorüberging, um an einem ganz unnöthigen Seitengraben für seine Grasweide zu sorgen. Zu diesem Ende würde ich jedem Wegarbeiter rathen, einen kleinen Sack oder Tasche anhangend mit sich zu führen, um da die kleinen überflüßigen Steine aufzusammeln, und dort wieder nöthig und nützlich gleichsam hinzupflastern. Wenn ein Wegarbeiter nicht versteht, was er an seiner Straße zu machen hat, und die Nebensache der Hauptsache vorzieht, so ist er, wie

gesagt, untauglich. Derselbe Fall tritt auch um so mehr für den Wegmeister ein, wenn er nicht im Stande ist, seine Untergebenen gehörig anzuweisen, zur Folgsamkeit und Thätigkeit, ja zum Enthusiasm für das so wichtige Geschäft zu bewegen. Ich habe mir, von der faulen und angenehmen Seite betrachtet, oftmals gewünscht, ein Wegarbeiter oder gar ein Wegmeister zu seyn! —

Da alle Wege, so wie es nun die Eisenbahnen auffallend beweisen, als Beschäftigung der Privaten oder Gemeinden, und nicht durch den Staat besorgt werden sollen, weil der Staat selbst eben nicht immer am glücklichsten im Wirthschaften ist, so folgt auch, daß jeder der Privaten, die Interessenten der Gemeinden, die Aufsicht führen und die Fehler zur Anzeige bringen sollen. Hr. v. Lüder sagt §. 283 daß die Weganordnung und Oberaufsicht den nächsten Civilbeamten am füglichsten und wohlfeilsten gegeben werden solle.

Wie viele Gebrechen finden sich, aber wer darf solche ohne eigene Gefahr rügen, oder wo kommt man vor die rechte Schmiede? Alles dreht sich ab, niemand will arbeiten, oder der Katze die Schelle anhängen! — Es heißt nicht umsonst: eine Krähe haut der Andern die Augen nicht aus! — Garstige Sprüchworter! Wo wohl diese hergekommen seyn müssen? —

Als eines der nöthigsten bisher noch so selten gebrauchten Werkzeuge für die Wegmacher würde ich eine steinerne Walze bedingen, um die aufgeschütteten Steine eher in die Geleisen zusammen zu fügen, und die unnützen, ja schädlichen einzeln herumliegenden Steinchen desto eher wieder zu bemerken und wegzuräumen. Ich habe dieses öfter nur dadurch versucht, daß ich mit den Füßen oder einem hölzernen Stampf die Steine zusammen zu richten suchte, und schon so gute Wirkungen beobachtet. Es ist nichts zu geringfügig, was zur Verbesserung eines der wichtigsten Anstalten des allgemein belebenden Verkehrs beiträgt. So wie die Geleisen gut ausgefüllt, und die ganze Straße verglichen ist, so soll die Straße, wie ein Hausplatz abgekehrt und gereinigt werden, nicht aber, daß neben und vor dem neuen Aufschutte die alten zackign Kothspuren verbleiben, welche beim nächsten Regen das Wasser einsaugen, und den Nebentheilen nachbarlich mittheilen, also grossen Schaden machen.

Benützung des Straßenkothes und der öden Plätze an den Straßen.

"Ein großer Kopf und edler Geist wird selbst das Gemeine zu adeln wissen, und zwar dadurch, daß er es an etwas Geistiges anknüpft, und eine große Seite darin entdeckt."

Schiller.

Nur mit Schmerz konnte man bisher die unachtsame Wirthschaft mit Straßenkoth und den, an den Straßen ödliegenden Gründen, besonders in Staatswaldungen, sehen. Straßenkoth sieht man als eine Last an, anstatt daß man ihn zum ökonomischen Nutzen hinleiten sollte und könnte. Das zermalmte, und zum Theil schon verwitterte Steinmaterial könnte so leicht zu einem Dungmehl hergerichtet werden, besonders da solches doch schon häufig mit Dünger vermischt ist, statt fast überall neben der Straße auf so eckelhafte Weise angehäuft und vernachläßigt zu werdeu; besonders gut zu gebrauchen wäre es, wo das anliegende Land Staatseigenthum, und oft gar Sumpf ist. Vor der Hand sollte Straßenkoth wenigstens nach meinem Vorschlag, die Abdachungen zu verflächen, am besten benützt werden.

In Wäldern, wo theils wegen Austrocknung der Straße, theils wegen Sicherheit der Reisenden,

sich besser umsehen zu können, auf 30 Schuh beiderseits keine Bäume oder Büsche gestattet werden sollen, giebt es nur zu viele unbenützte Strecken; diese könnten leicht in fruchtbare Felder, oder gar zu Wiesen umgewandelt werden, wenn man, besonders wo sie Staatseigenthum und als solches offenbar nicht zu benützen sind, sie in Privathände käuflich geben und deren Kultur z. B. nur mit dem wunderwirkenden Riesenklee bedingen würde.

Hiebei wäre die Benützung des Straßenkothes am vortheihaftesten, worüber, sowie über Verkauf und Kultur öde liegender Strecken zur Verschönerung der Straßen, und den Nutzen des Landes zu befördern, ich hier eine weitwendige, und, ich glaube, überflüßige Abhandlung nicht geben will, da dieses eine Sache ist, welche eben durch kein Frauenhofersches Fernrohr erspäht zu werden nöthig hat. Der allgemeine Nutzen ist für jedermann leicht zu finden, dem es um Verbesserung und Verschönerung zu thun ist. Hiedurch würden viele Tagwerke leicht gerettet, bebaut und bevölkert werden können *).

*) Eine geometrische Stunde hält 12711 Schuh; eine Klafter 6 Schuh; zu einem ordinären Mannsschritt rechnet man 2½ Schuh. Ein Tagwerk oder Jauchert hält 40,000 Quadratschuh oder 200 Schuh oder 80 Schritte in der Länge und Breite.

Anmerk. Eben da ich dieses geschrieben habe, kommt mir die allerhöchste Verordnung vom 10. Juni 1837, mit Bezug auf jene vom 16. August 1805 §. 9 der Instruktion für die Wegmacher vom 26. Aug. 1819 und jener für die Wegmeister vom 31. März 1831 §. 20 zu Gesicht, und ich halte es zweckgemäß, solche als Beilage Nr. IV. hier mitzutheilen.

Bei kleineren Wasserleitungen möchte ich auf die sogen. Fanggruben für Schlamm aufmerksam machen.

Polizeiliches für das Wegbaugeschäft.

"Der Fleiß erntet zweifach, der Müssiggang verzehrt doppelt."

Mühling III.

1. Verantwortlichkeit aller Polizeibeamten und ihre Bestrafung bei Vernachläßigungen des Wegbaues, dieses allgemeinen Mittels zur Hebung der geistigen und physischen Kultur, ja man darf sagen, des Christenthums, muß ins Leben treten, aber eben so auch öffentliche Belohnungen und Gratifikationen für den sich auszeichnenden Beamten. An Strafe und Lohn ist das Kind gewöhnt,

beides ist ein Sporn für dasselbe. Und wann ist der Mensch mehr als ein Kind? Ja es wäre zu wünschen, daß er immer nur ein Kind bliebe, besonders ein frommes, unschuldiges, statt daß er grob, pfiffig, ein inhumaner, fauler, eigennütziger, egoistischer, undankbarer, stolzer, neidischer Wüstling würde!! — Die Ehrenlegion hat mehr Siege bereitet, als das Genie Napoleons mit seinen kühnen Unternehmungen. Wenn man das fruchtbare Feld der Ehre öd liegen läßt, werden Disteln und Dornen die erfreuenden Früchte verdrängen. Man weiß ja endlich, daß der leichte Verkehr für Familienglück, für Literatur, für Land- und Staatswirthschaft der mächtigste Hebel ist! — Alle Uhren laufen ab, sie müssen von Zeit zu Zeit aufgezogen werden.

2. Bei jeder besonderen Art eines Fahrtweges soll die Schwere des Fuhrwerks, vielmehr die Größe des Gespanns bestimmt, und diese ohne Bestrafung nicht überschritten werden dürfen: denn ein einziger, sechsspänniger Pferdwagen richtet einen Weg auf einem Zug mehr zu Grund als 30 Wagen zu 2 Pferden. Hiebei ist besonders auch die Witterung in Bezug auf das Wegbett zu berücksichtigen. So sagt Joseph v. Baader, so die allgemeine Erfahrung. Sollte etwa die Ausführung dieses Princips schwer, Thierquälerei nicht längst außer dem Zeitgeiste seyn?

3. Eben hatte ich ein scharfes Kapitel hinsichtlich der Nothwendigkeit und Nützlichkeit der breiten Radfelgen geschrieben, als mir die allerhöchste Verordnung vom 12. April zu Gesicht kam. Diese genüget meinen Wünschen, und ich darf solche als Beilage Nr. V. hier zur dankbaren Anerkennung aller Patrioten für den sorgfältigsten Vater seiner Unterthanen anreihen.

4. So wie das Weggeld, sollte vorzüglich auch der jeden Reisenden so sehr quälende, zu unzähligen aufhaltsamen Verdrüßlichkeiten führende Pflaster- und Brückenzoll der Städte und Märkte aufgehoben werden. Ist es nicht Unrecht und Schande für eine Stadt- oder Marktgemeinde, wenn fremde Reisende, die über ihr erbärmliches, halsbrecherisches Pflaster und dergl. fahren, oder ihr gar die Ehre der Einkehr zum Prellen im Zechmachen (weßhalb ich strenge polizeiliche Verfügungen als höchst nöthig erachte) erweisen, ihr Pflaster zahlen und um ein Paar Bettelkreuzer aufgehalten, und wie im Lande der Hottentoten darum begafft werden! —

5. Für das Ausweichen der groben Fuhrleute dürfte auch eine bessere Ordnung beobachtet werden, damit ein leichtes Gespann nicht gar zu oft derselben Willkühr ausgesetzt wäre. Es ist vorgeschrieben, daß jeder Fuhrwagen rechts ausweichen soll, allein dieses halte ich für gefährlich, weil der

Fuhrmann so zwischen Wagen und Pferde kommt. Ein schwererer, mehr bespannter Wagen braucht vor dem geringeren Fuhrwerk, wenn solches doch vorbeifahren kann, nicht, oder weniger auszuweichen.

Gerichtlich bestätigtes Verzeichniß

derjenigen Fahrtwege, welche der Königl. erste Landgerichtsassessor Greger in den Landgerichten Eschenbach und Miesbach laut übergebenen Akten, und unter Verzichtleistung von viertausend Gulden Diäten vom Jahre 1811 bis 1830 angeordnet, häufig eigenhändig beigeholfen und zu Wege gebracht und den Nutzen auf eine Million Gulden berechnet hat.

Nr.	Namen des Wegzuges.	Geometrische Länge. Stunden.	Anmerk.
	A. Im Landgericht Eschenbach.		Die Stunde zu 12,640 Fuß gerechnet.
	a) In der Flur.		
1	der Städte Auerbach.....	$1^3/_4$	
2	" " Stadteschenbach	$1^1/_2$	
3	" " Grafenwöhr...	$^3/_4$	
4	" Märkte Kirchenthumbach	$^3/_4$	
5	" " Neuhaus bei Veldenstein.....	$^1/_2$	
	Latus	$5^1/_4$	

Nr.	Namen des Wegzuges.	Geometrische Lange. Stunden.	Anmerk.
	Transport	5¼	
	b) Durch andere Gemeindefluren.		
	Von Auerbach nach:		
6	Lenkenreuth	3⅛	über Thurndorf.
7	Neuhaus	2	
8	Michaelfeld	½	
9	Schlicht	2½	über Altenweiher.
10	Kirchenthumbach..........	2½	üb. Hopfenoh.
11	Troschenreuth	2	üb. Ortlesbach u. Gunzendorf.
	Von Eschenbach nach:		
12	Hüten..................	3	über Grafenwöhr.
13	Gäulashammer	3½	über Poppenberg.
14	Grünhund		
15	Neustadt am Kulm	2½	üb. Tremersdorf und Speinshart.
16	Kirchenthumbach..........	2⅛	üb. Rettenloh statt Mezzenhammer.
17	Pressat................	1½	über die Rushütte.
18	Hemersreuth............	3¼	üb. Holzmühl, Schlamersdorf, Maslitz.
	Von Kirchenthumbach nach:		
19	Troschenreuth	2½	über Nenzerkendorf.
	Latus	36¼	

Nr.	Namen des Wegzuges.	Geometrische Lange. Stunden.	Anmerk.
	Transport	36¼	
	Von Kirchenthumbach nach:		
20	Thurndorf.................	1½	über Sassen-
21	Neustadt am Kulm........	2¾	reuth.
22	Schlammersdorf	2	
23	Gunzendorf und Michaelfeld	2	
	Von Michaelfeld nach:		
24	Petzenstein.................	2	
25	Zips.....................	2	
26	Pegnitz.................	1	
	Von Pappenberg nach:		
27	Höllzichen	1	
28	Grünhund..	½	
29	Von Haag nach Hopfenoh..	1½	
30	Von Speinsfort n. Kreußen	2	üb. Bieberach
31	Von Bärnreuth n Ebersberg	½	u. Vorbach.
	B. Zum Behuf der Kunststraße von Amberg nach Bayreuth.		
32	Die neue Straßenerhebung bei Sand	1	
33	Die neue Straßenerhebung bei Haag	1	
34	Die neue Straßenerhebung bei Ernstfeld	$^1/_{16}$	
35	Wegreißung des Rathhauses in Mitte des Markts ..		
	C. Im Landgericht Miesbach.		
36	Von Miesbach nach:		
	Aibling..................	4	über Poppenberg, Jedling, Wendling, Irschenberg, Gölling.
	Latus	$61^1/_{16}$	

Nr.	Namen des Wegzuges.	Geometrische Länge. Stunden.	Anmerk.
	Transport	$61^{1}/_{16}$	
37	Von Miesbach nach Feldkirchen	3	über Poppenberg, Marktstein, Hemberg, Hasling, Hackling, Bagen.
38	Von Miesbach n. Warngau	4	üb. Neumühl, Hagenberg, Gotzing, Wies.
39	Bei Miesbach um das Jägerbauernholz	$^{1}/_{8}$	
40	Von Schmerold nach Allerheiligen	$1^{1}/_{2}$	über Einhaus, Bettberg.
41	Von Pinzenau nach Irschenberg	3	über Reichersdorf, Schwiebig, Hasling, Coiderding.
41	Von Thalham nach Sachsenkam	5	über Brandmühl, Gozzing, Warngau, Piesenkam.
42	Mangfallleitung bei Brandlmühl	$^{1}/_{8}$	
43	Von Warngau nach Arnhof	3	über Osterwarngau, Schmidham, Darching, Vollei, Sondertilching.
	Latus	$80^{13}/_{16}$	

Nr.	Namen des Wegzuges.	Geometrische Länge. Stunden.	Anmerk.
	Transport	79¹/₁₆	
44	Von Reitham nach Waakirchen	2¹/₂	über Allerehr, Schaftlach.
45	Von Großhortpening nach Dietramszell	2	
46	Von Weihern nach Feldkirchen	3	über Standkirchen, Fehnbach, Oswald, Arnhof, Westham.
47	Von Grub nach Helfendorf	¹/₂	
48	Von Oswald nach Helfendor-	1	üb. Sondertilching, Kleinhohenkirchen.
49	Von Weihern nach Wattersdorf	2	über Bruck, Bach, Seeham, Hollzoling.
50	Von Feldkirchen nach Höhenrhain	2	über Aufham, Aschhofen.
51	Von Feldkirchen nach Percha	1	
52	» » » Au	4	üb. Hollzoling, Vagen, Thalham, Götting, Willing, Berbling, Tödtendorf.
53	Von Au nach Brannenburg	2¹/₂	üb. Gottschalling, Liebeskirchen, Feilnbach, Derndorf, Citzldorf.
	Latus	101⁵/₁₆	

Nr.	Namen des Wegzuges.	Geometrische Länge. Stunden.	Anmerk.
	Transqort	101 5/16	
54	Von Feilnbach nach Hundham	3	über Weißenbach.
55	„ „ „ Aibling ..	1 1/2	über Eulenau.
56	Von Großhofen n. Berbling	2	üb. Eulenthal, Pfaffing, Heinrichsdorf, Vagendorf.
57	Von Kirchdorf nach Peiß ..	4	über Noderwichs, Orthofen, Giesham, Klein u. Großhohenrain, Elendskirchen u. Caus.
58	Von Großhofen n. Kemnaten	1/4	
59	Von Agatharied n. Gmünd	1 1/2	über Freudenreich, Oed, Schuß Ostin.
60	Von Bach nach Au	1 1/2	über Niklasreuth Wies, Eggraben, Grezach, Langenfeld, Kornhub, Imper.
61	Von Peiß nach Hohentilching	2	über Kaltenbrunn, Heimelshofen, Kleinbach, Glon, Karolinenfeld.
62	Von Fischbachau nach Birkenfeld	1/4	
	Latus	117 5/16	

Nr.	Namen des Wegzuges.		Anmerk.
	Transport	117 5/16	
63	Von Hinterholz nach Sachsenkam	2 1/4	üb. Schaftlach, Piesenkam, Sachsenkam.
64	Von Högling nach Maxlrain	1	
65	Von Dürnbach n. Finsterwall	1/2	
	D. Behufs der Kunststraßen.		
66	Die Geradeführung der Straße durch Feldkirchen	1/16	
67	Detto durch Waakirchen, wo die zehn abgebrannten Häuser zu andern Baustätten längs der Straße bewogen wurden	1/16	
	Summa...	118 3/16	

Beilagen.

Zugabe.

Ein Heide hatte seinen Wagen schwer mit Holz beladen, und fuhr seiner Wohnung zu. In einem Hohlwege, vom Regen vollgeschlämmt, blieben die Ochsen im Kothe stecken. Der einfältige Bauer ward bestürzt, und rief in seiner Angst die Götter und besonders den Herkules, den Gott der Stärke, um Hilfe an.

Herkules erschien und sprach: Kurzsichtiger! warum rufst du die Götter um Hülfe an, wo du solche dir selbst schaffen kannst? Erstlich lade ab und fahre nur so viel, als dein Vieh ziehen kann. Für die Zukunft aber sieh dich erst nach dem Weg um, ehe du fahren willst, und besorge mit den Nachbarn das, was du nothwendig brauchst.

Die Sterblichen rufen vergebens die Götter um Hülfe, so lange sie sich solche selbst bereiten können.

Beilage I.

Lois.

Loi sur les chemins vicinaux.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présens et à venir, salut. Nous avons proposé, les chambres ont adopté, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Section 1re.

Chemins vicinaux.

Art. 1. Les chemins vicinaux légalement reconnus sont à la charge des communes, sauf les dispositions de l'art. 7 ci-après.

Art. 2. En cas d'insuffisance des ressources ordinaires des communes, il sera pourvu à l'entretien des chemins vicinaux à l'aide, soit de prestations en nature, dont le maximum est fixé à trois journées de travail, soit de centimes spéciaux en addition au principal des quatre contributions directes, et dont le maximum est fixé à cinq.

Le conseil municipal pourra voter l'une ou l'autre de ces ressources, ou toutes deux concurremment.

Le concours des plus imposés ne sera pas nécessaire dans les délibérations prises pour l'exécution du présent article.

Art. 3. Tout habitant, chef de famille ou d'établissement, à titre de propriétaire, de régisseur, de fermier ou de colon partiaire porté au rôle des contributions directes, pourra être appelé à fournir chaque année une prestation de trois jours :

1° Pour sa personne et pour chaque individu mâle, valide, agé de dix-huit ans au moins et de soixante ans au plus, membre ou serviteur de la famille, et résidant dans la commune;

2° Pour chacune des charettes on voitures attelées, et en outre pour chacune des bêtes de somme, de trait, de selle, au service de la famille ou de l'établissement dans la commune.

Art. 4. La prestation sera appréciée en argent, conformément à la valeur qui aura été attribuée annuellement pour la commune à chaque espèce de journée par le conseil-général, sur les propositions des conseils d'arrondissement.

La prestation pourra être acquittée en nature ou en argent au gré du contribuable. Toutes les fois que le contribuable n'aura pas opté dans les délais prescrits, la prestation sera de droit exigible en argent.

La prestation non rachetée en argent pourra être convertie en tâches, d'après les bases et évaluations de travaux préalablement fixées par le conseil municipal.

Art. 5. Si le conseil municipal mis en demeure n'a pas voté, dans la session désignée à cet effet, les prestations et centimes nécessaires, ou si la commune n'en a pas fait emploi dans les délais prescrits, le préfet pourra, d'office, soit imposer la commune, dans les limites du maximum, soit faire exécuter les travaux.

Chaque année, le préfet communiquera au conseil-général l'état des impositions établies d'office, en vertu du présent article.

Art. 6. Lorsqu'un chemin vicinal intéressera plusieurs communes, le préfet, sur l'avis des conseils municipaux, désignera les communes qui devront concourir à sa construction ou à son entretien, et fixera la proportion dans laquelle chacune d'elles y contribuera.

Section II.

Chemins vicinaux de grande communication.

Art. 7. Les chemins vicinaux peuvent, selon leur importance, être déclarés chemins vicinaux de grande

communication par le conseil-général, sur l'avis des conseils municipaux, des conseils d'arrondissement, et sur la proposition du préfet.

Sur les mêmes avis et proposition, le conseil-général determine la direction de chaque chemin vicinal de grande communication, et désigne les communes qui doivent contribuer à sa construction ou à son entretien.

Le préfet fixe la largeur et les limites du chemin, et détermine annuellement la proportion dans laquelle chaque commune doit concourir à l'entretien de la ligne vicinale dont elle dépend; il statue sur les offres faites par les particuliers, associations de particuliers ou de communes.

Art. 8. Les chemins vicinaux de grande communication, et, dans des cas extraordinaires, les autres chemins vicinaux, pourront recevoir des subventions sur les fonds départementaux.

Il sera pourvu à ces subventions au moyen des centimes facultatifs ordinaires du département, et de centimes spéciaux votés annuellement par le conseil-général.

La distribution des subventions sera faite, en ayant égard aux ressources, aux sacrifices et aux besoins des communes, par le préfet, qui en rendra compte, chaque année, au conseil général.

Les communes acquitteront la portion des dépenses mise à leur charge, au moyen de leurs revenus ordinaires, et, en cas d'insuffisance, au moyen de deux journées de prestations sur les trois journées autorisées par l'art. 2, et des deux tiers des centimes votés par le conseil municipal, en vertu du même article.

Art. 9. Les chemins vicinaux de grande communi-

cation sont placés sous l'autorité du préfet. Les dispositions des articles 4 et 5 de la présente loi leur sont applicables.

Dispositions générales.

Art. 10. Les chemins vicinaux reconnus et maintenus comme tels sont imprescriptibles.

Art. 11. Le préfet pourra nommer les agens-voyers.

Leur traitement sera fixé par le conseil-général.

Ce traitement sera prélevé sur les fonds affectés aux travaux.

Les agens-voyers prêteront serment : ils auront le droit de constater les contraventions et délits, et d'en dresser des procès-verbaux.

Art. 12. Le maximum des centimes spéeiaux qui pourront être votés par les conseils-générax, en vertu de la présente loi, sera déterminé, annuellement, par la loi de finances.

Art. 13. Les propriétés de l'Etat, productives de revenus, contribueront aux dépenses des chemins vicinaux, dans les mêmes proportions que les propriétés privées, ct d'apsès un rôle spécial dressé par le préfet.

Les propriétés de la Couronne contribueront aux mêmes dépenses, conformément à l'article 13 de la loi du 2 mars 1832.

Art. 14. Toutes les fois qu'un chemin vicinal entretenu à l'état de viabilité, par une commune, sera habituellement, ou temporairement, dégradé par des exploitations de mines, de carrières, de forêts, ou de toute entreprise industrielle appartenante à des particuliers, à des établissemens publics, à la Couronne ou à l'Etat, il pourra y avoir lieu à imposer aux entrepre-

neurs ou propriétaires, suivant que l'exploitation ou les transports auront eu lieu pour les uns ou les autres, des subventions spéciales, dont la quotité sera proportionnée à la dégradation extraordinaire qui devra être attribuée aux exploitations.

Ces subventions pourront, au choix des subventionnaires, être acquittées en argent ou en prestations en nature, et seront exclusivement affectées à ceux des chemins qui y auront donné lieu.

Elles seront réglées annuellement, sur la demande des communes, par les conseils de préfecture, après des expertises contradictoires, et recouvrées comme en matière de contributions directes.

Les experts seront nommés suivant le mode déterminé par l'art. 17 ci-après.

Les subventions pourront aussi être déterminées par abonnement; elles seront réglées, dans ce cas, par le préfet en conseil de préfecture.

Art. 15. Les arrêtés du préfet portant reconnaissance et fixation de la largeur d'un chemin vicinal attribuent définitivement au chemin le sol compris dans les limites qu'ils déterminent.

Le droit des propriétaires riverains se résout en une indemnité qui sera réglée à l'amiable ou par le juge de paix du canton, sur le rapport d'experts nommés conformément à l'art. 17.

Art. 16. Les travaux d'ouverture et de redressement des chemins vicinaux seront autorisés par arrêté du préfet.

Lorsque, pour l'exécution du présent article, il y aura lieu de recourir à l'expropriation, le jury spécial chargé de régler les indemnités ne sera composé que

de quatre jurés. Le tribunal d'arrondissement, en prononçant l'expropriation, désignera, pour présider et diriger le jury, l'un de ses membres ou le juge de paix du canton. Ce magistrat aura voix délibérative en cas de partage.

Le tribunal choisira, sur la liste générale prescrite par l'article 29 de la loi du 7 juillet 1833, quatre personnes pour former le jury spécial, et trois jurés supplémentaires. L'administration et la partie intéressée auront respectivement le droit d'exercer uue récusation péremtoire.

Le juge recevra les acquiescemens des parties.

Son procès-verbal emportera translation définitive de propriété.

Le recours en cassation, soit contre le jugement qui prononcera l'expropriation, soit contre la déclaration du jury qui règlera l'indemnité, n'aura lieu que dans les cas prévus et selon les formes déterminées par la loi du 7 juillet 1833.

Art. 17. Les extractions de matériaux, les dépôts ou enlèvemens de terre, les occupations temporaires de terrains, seront autorisés par arrêté du préfet, lequel désignera les lieux; cet arrêté sera notifié aux parties intéressées au moins dix jours avant que son exécution puisse être commencée.

Si l'indemnité ne peut être fixée à l'amiable, elle sera réglée par le conseil de préfecture, sur le rapport d'experts nommés, l'un par le sous-préfet, et l'autre par le propriétaire.

En cas de discord, le tiers-expert sera nommé par le conseil de préfecture.

Art. 18. L'action en indemnité des propriétaires pour les terrains qui auront servi à la confection des chemins vicinaux, et pour extraction de matériaux, sera prescrite par le laps de deux ans.

Art. 19. En cas de changement de direction ou d'abandon d'un chemin vicinal, en tout ou partie, les propriétaires riverains de la partie de ce chemin qui cessera de servir de voie de communication pourront faire leur soumission de s'en rendre acquéreurs, et d'en payer la valeur, qui sera fixée par des experts nommés dans la forme déterminée par l'article 17.

Art. 20. Les plaus, procès-verbaux, certificats, significations, jugemens, contrats, marchés, adjudications de travaux, quittances et autres actes ayant pour objet exclusif la construction, l'entretien et la réparation des chemins vicinaux, seront enregistrés moyennant le droit fixe de un franc.

Les actions civiles intentées par les communes ou dirigées contre elles, relativement à leuns chemins, seront jugées comme affaires sommaires et urgentes, conformément à l'artiele 405 du Code de procèdure civile.

Art. 21. Dans l'année qui suivra la promulgation de la présente loi, chaque préfet fera, pour en assurer l'exécution, un règlement qui sera communiqué au conseil-général, et transmis avec ses observations au ministre de l'intérieur, pour être approuvé s'il y a lieu.

Ce règlement fixera dans chaque département le maximum de la largeur des chemins vicinaux; il fixera, en outre, les délais nécessaires à l'exécution de chaque mesure; les époques auxquelles les prestations en nature devront être faites; le mode de leur emploi, ou

de leur conversion en tâches; et statuera en même tems sur tout ce qui est relatif à la confection des rôles, a la comptabilité, aux adjudications et à leur forme, aux alignemens, aux autorisations de construire le long des chemins, à l'écoulement des eaux, aux plantations, à l'élagage, aux fossés, à leur curage, et à tous autres détails de surveillance et de conservation.

Art. 22. Toutes les dispositions de lois antérieures demeurent abrogées, en ce qu'elles auraient de contraire à la présente loi.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la chambre des pairs et par celle des députés, et sanctionnée par nous cejourd'hui, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Donnons en Mandement à nos cours et tribunaux, préfets, corps administratifs et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre sceau.

Fait à Paris, au palais des Tuileries, le 21e jour du mois de mai, l'an 1836.

LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi:

Le pair de France, ministre sécretaire-d'état au département de l'intérieur,

Montalivet.

Vu et scellé du grand-sceau:

Le garde-des-sceaux de France, ministre secré taire-d'état au département de la justice et des cultes,

P. Sauzet.

Beilage II.

Verordnung über Anlage und Unterhaltung der Vicinalwege im Herzogthum Nassau *).

Die bisherige Erfahrung hat gelehrt, daß, ungeachtet der in dieser Beziehung schon vielfach ertheilten allgemeinen und speciellen Vorschriften, die Anlage der erforderlichen Vicinalwege noch nicht allenthalben nach dem Bedürfnisse und zweckmäßig erfolgt ist, und daß auch auf die Unterhaltung der bestehenden nicht immer die nöthige Aufmerksamkeit verwendet wird. — Um künftig diesem Zweige der Verwaltung eine sorgfältigere Vollziehung im ganzen Umfange des Herzogthums zu sichern, und sowohl eine gute und dauerhafte Anlage und Herstellung aller nöthigen Verbindungswege, so wie deren gehörige Unterhaltung zu bewirken, ertheilen Wir über das dabei zu beobachtende Verfahren nachfolgende Vorschriften, deren Befolgung den herzoglichen Beamten und Oberforstbeamten, diesen hinsichtlich der Waldwege, aufgegeben wird.

I. **Vorschriften über die Anlage neuer Vicinalwege.** A. **Deren Richtung** §. 1. Nach §. 4. der Verordnung vom 7. Januar 1812 (S. 205 des 1sten Bandes der Verordnungssammlung) sollen die Vicinalwege, so weit dies ohne unverhältnißmäßig große Kosten geschehen kann, in **geraden Linien** angelegt werden. Bei Anlage neuer Vicinalwege, oder da, wo

*) Vergl. Monatsblatt Jahrg. 1825, Art. 2, 16 und 24; dann Jahrg. 1826, Art. 35, und Jahrg. 1817, Art. 13 und 14.

eine unzweckmäßige Richtung die Verlegung nöthig oder räthlich macht, ist daher diese Vorschrift immer in so weit zu beobachten, als nicht andere überwiegende Rücksichten die Beibehaltung von Krümmungen mehr oder weniger gebieten, besonders allzustarkes über 5—6 Grad betragendes Steigen, sumpfige, durch gewöhnliche Abzugsmittel nicht zu trocknende Stellen, und ohne grossen Aufwand nicht zu schleifende Hohlwege ꝛc. Eine einmal gewonnene Höhe darf ohne Noth nicht verlassen werden, wenn sich der Weg wieder zu einer gleichen Höhe erheben soll. Der Weg muß überhaupt möglichst der Luft und Sonne zugänglich seyn, daher, so viel thunlich, auf der Südseite angelegt werden. Bei einer Steigung über 5—6 Grad muß der Weg durch Krümmung gebrochen werden, wenn gleich die Weglänge hierdnrch vergrößert wird.

B. Bezeichnung der Richtung, Abmessung der Breite des Weges und Nivellement. §. 2. Ist die Richtung des Weges auf diese Weise nach der Localität bestimmt, so muß derselbe seiner ganzen Länge und der erforderlichen Breite nach abgemessen und gehörig abgesteckt, auch so viel es die Umstände gestatten, in's Gleiche gelegt werden. Die Bestimmung der Breite hängt von dem Zwecke und der Art der Anlage ab, worüber weiter unten, §. 5. ꝛc., das Nähere angegeben ist.

C. Wegnahme von Privat-Eigenthum und Entschädigung dafür. §. 3. Führt der Weg nach seiner für zweckmäßig erkannten Richtung durch Wald, so ist auf den hineinfallenden Holzbestand keine Rücksicht zu nehmen, sondern da durchzuhauen, wo dies die

Richtung des Weges erfordert, indem das Holz eben so wenig, als sonstiges in die Wegrichtung fallendes Privateigenthum berücksichtigt werden kann. Die Entschädigung dafür wird ganz nach den über die Wegnahme von Privateigenthum zu öffentlichen Zwecken geltenden gesetzlichen Bestimmungen und bestehenden allgemeinen Verwaltungsvorschriften ausgemittelt. Das zur Einziehung überflüssiger Wege genommen werdende Grundeigenthum wird in der Regel, wenn keine Privateigenthums-Ansprüche darauf geltend gemacht werden können, zum Vortheil der Gemeinde veräußert, in deren Gemarkung der Weg liegt. Eben so hat diejenige Gemeinde, in deren Gemarkung der neue Vicinalweg angelegt wird, die Grundentschädigung zu leisten. (Vid. das Edikt vom $^{5}/_{26}$. August 1812, S. 184 des 1sten Bandes der Verordnungssammlung und §. 18 des Edikts vom $^{5}/_{6}$. Januar 1816 S. 4 des 2ten Bandes.)

D. Eintheilung der Vicinalwege — Haupt-Verbindungswege und Gemeindestraßen — Stein- und Erdwege — Sommerspur. §. 4. Auf welche Weise ein Vicinalweg angelegt und behandelt werden soll, darüber müssen der Zweck, die Localität und die Mittel zur Ausführung entscheiden. Vorzügliche Rücksicht verdienen insbesondere diejenigen Wege, welche einer ganzen Gegend als Hauptverbindungswege dienen. Diese müssen zuerst in einen vorzüglich guten Stand gestellt, und in der Regel mit einer Steindecke versehen werden, zumal wenn dies die Lokalität erfordert, da sie einen allgemeinern Zweck haben, als die Communicationswege zwischen einzelnen

Orten und häufiger und mit größern Lasten befahren werden. Die Gemeinden, in deren Gemarkungen solche frequentere Straßen fallen, haben daher diese zuerst und später die übrigen Vicinalwege in Stand zu stellen. Auch diese letzteren müssen da, wo dies die Localität nothwendig macht, als Steinwege angelegt werden. Hiervon wird jedoch bei denselben alsdann ohne Anstand abgesehen, wenn solche Theils wegen des seltenen Gebrauchs, Theils wegen ihres festen, auch bei nasser Witterung noch fahrbaren Bodens, als bloße Erdwege behandelt, ihren Zweck erreicht. Ist die Anlegung eines Steinweges nach den vorliegenden Verhältnissen, namentlich wegen bedeutenden Kosten- und Arbeitsaufwandes besondern Schwierigkeiten unterworfen, aber in der nassen Jahreszeit dennoch ein solcher nach der Beschaffenheit der Localität erforderlich, so kann Theils zur Ersparung eines größern Kosten- und Arbeitsaufwandes, Theils zur Schonung des Steinwegs, Theils auch zur Bequemlichkeit in trockener Jahreszeit nachgegeben werden, daß der Steinweg nur eine Spur breit, mit einem danebenliegenden Sommerwege angelegt wird. Localität und Umstände müssen die herzoglichen Beamten bei der Wahl und Bestimmung einer oder der andern Anlegungsweise leiten, nur darf in keinem Falle der Hauptzweck, die Herstellung einer möglichst bequemen Communication in dem ganzen Umfange des Amtes außer Beachtung gelassen, und sich entgegenstellende Schwierigkeiten müssen durch beharrliche Thätigkeit beseitigt werden.

E. Art der Construction. 1. Der Steinwege. §. 5 a. Bestimmung der Breite und Ni-

vellement. Ist für eine oder die andere Art der Anlage entschieden, und es soll A. der ganze Fahrdamm als Steinweg angelegt werden, so muß der Fahrdamm, resp. das Gestick, eine Breite von 18, und da, wo die Wagenspur sehr breit ist, von 20 Fuß erhalten, zu Fußwegen bleiben auf jeder Seite 3 und zu jedem Graben 3 Fuß, so daß die ganze Wegbreite 30 bis höchstens 32 Fuß beträgt. Wenn der Weg nach seiner Direction (vid. §. 1.) in dieser Breite abgesteckt ist, so müssen vorerst die sich vorfindenden Unebenheiten, so weit dies nöthig und thunlich ist, ausgeglichen, resp. ein sorgfältiges Nivellement vorgenommen werden. Es ist jedoch der natürliche Boden, der immer die beste Unterlage bildet, in der Regel beizubehalten, und nicht mehr abzutragen und auszufüllen, als dies die Localität erfordert, welches, wie das Augenmaaß in der Regel ergeben wird, durch einzuschlagende Pflöcke genau zu bezeichnen ist. — b) Schutzmittel gegen Wasser. An den tiefern Punkten müssen Durchlässe für die Feuchtigkeit angelegt werden. Auf welche Weise diese einzurichten sind, ergiebt die Localität, nur wird im Allgemeinen bemerkt, daß α) gewölbte Kanäle dann erforderlich seyn werden, wenn die Durchlässe sehr tief zu liegen kommen, und ein lange dauerndes Steigen zu beiden Längerichtungen der Straße Statt findet, auch in Gegenden, wo vieler Schnee zu erwarten ist, oder wo kleine Bäche die Straße durchschneiden, kurz in allen Fällen, wo vieles Wasser mit starkem Gefälle abgeführt werden soll. Die Fundamente dieser Kanäle so wie der Dohlen mit Decksteinen müssen wenigstens 1½ bis 2 Fuß tief gelegt, dann der Raum zwischen

denselben, welcher zum Wasserlauf dient, mit aufrechtstehenden Steinen besetzt — einem sogenannten Rollgestick versehen werden. *β*) Deckeldohlen sind dann zu wählen, wenn die Durchlaßöffnung nicht über 1½ bis 2 Fuß weit zu seyn braucht, und Deckelsteine von wenigstens 2½ bis 3 Fuß Länge und zureichender Stärke zu haben sind. Wenn dies letztere nicht der Fall ist, so können sie auch mit Bohlen belegt werden, oder Kändel von ausgehöhlten, mit dem Boden nach oben liegenden Baustämmen ihre Stelle vertreten. — Zur Noth können mehrere Deckeldohlen oder Kändel neben einander statt eines Kanals angelegt werden, doch nur in Nothfällen, wenn der größere Kostenaufwand für letztere nicht aufzubringen ist. *γ*) Riefeldohlen, d. h. Dohlen, die, statt offene Durchläſſe zu bilden, mit großen abgerundeten Steinen ausgelegt und ganz damit gefüllt werden, sind da anzulegen, wo sogenannte Wasserquellen, d. h. kleine, nur temporell fließende Quellen in den Straßenzug fallen, zumal in solchen Gegenden, welche Thon- oder Lettenboden haben. Offene Durchläſſe sind hier Theils kostspieliger, Theils auch weniger zweckmäßig, weil der Boden hier oft wächst, und daher den Durchläſſen nur schwer und mit großen Kosten im Boden und in den Seiten Festigkeit gegeben werden kann. *δ*) Mulden sind so viel möglich zu vermeiden; indessen treten doch Fälle ein, wo sie nicht vermieden werden können, nämlich, wenn die Straße neben einem jäh ansteigenden Bergabhange hinzieht, der durch eine tiefe steinige Schlucht eingeschnitten wird, in welcher bei Platzregen und Schneeabgang die Gebirgswasser mit großer Gewalt herabstürzen und Steine

und Gerölle aller Art mit sich führen. Hier sind gedeckte Durchlaßöffnungen nicht anwendbar, weil sie bald verstopft werden, und dann das Wasser in die Straße einreißt. Mulden gestatten diesen reißenden Wasserstürzen dagegen ungehinderte Verbreitung, müssen aber so flach als möglich angelegt werden, damitsie die Passage nicht erschweren und unbequem machen. ε) **Anlegung der Gräben.** Nach erfolgtem Nivellement und Anlegung der nöthigen besondern Schutzmittel gegen Wasser, muß der Weg nach obigen Bestimmungen so eingetheilt werden, daß auf jede Seite 3 Schuh für den Graben bleiben, und es ist dies nur in dem Falle überflüssig, wenn der Weg um die Masse des ganzen Straßenkörpers höher liegt, als das zu den Seiten liegende Erdreich. Jeder Graben muß oben 3 Fuß und unten 1½ Fuß breit seyn, und in der Regel 2 Fuß tief ausgehoben werden, so daß er auf beiden Seiten gleich schiefe Flächen nach unten erhält. — Das Gefälle für die Gräben wird durch das Nivellement bestimmt; denn es ist die genaue Einhaltung der angegebenen Dimensionen zur Erzielung zweckmäßiger Böschungen nothwendig, und die größte Sorgfalt darauf zu verwenden, daß die Grabensohle oben in einen regelmäßigen Fall gelegt wird, damit nirgends Wasser darin stehen bleibt. Auch bei nicht sehr starkem Steigen der Straße darf, wenn es lange anhält, das Wasser nicht den ganzen Abhang herab in einem Falle bleiben, weil sonst das Einreißen der Grabensohle unvermeidlich ist. Diesem wird vorgebeugt, wenn man an eine schickliche Stelle der Grabensohle einen, vom Falle der Straße unabhängigen, von beiden Seiten nach dieser Stelle

zuneigenden Fall giebt, und hier eine Durchlaßöffnung anlegt. Diese darf aber nie in einem rechten Winkel in die Straße einmünden, sondern muß mit der Seite des Grabens, wohin die Straße steigt, einen stumpfen, und also mit der Seite, wohin sie fällt, und wo dem Graben ein entgegengesetztes künstliches Fallen gegeben wird, einen spitzen Winkel bilden. — c) Einrichtung des Grundplanums. Wenn auf diese Weise für die Trockenlegung des Weges gesorgt ist, so wird das Grundplanum eingerichtet, d. h. es wird die nach den Vorschriften des Nivellements sich ergebende Straßenfläche ihrer ganzen Breite nach horizontal gelegt. Da, wo stark aufgetragen werden muß, darf dies nicht auf einmal geschehen, sondern in höchstens 6—8 Zolle hohen Lagen, die, wenn die Lokalität es erlaubt, etwas angefeuchtet und gestampft werden müssen, und successiv mit ähnlichen Lagen bis zur erforderlichen Höhe zu überführen sind. Nun bleibt das Planum mehrere Monate liegen, und ist in dieser Zeit so viel möglich zu befahren. Hat es sich gehörig gesetzt, und bildet so eine feste Unterlage, so wird es sorgfältig abgerichtet, und so gelegt, wie die Oberfläche ohne Steinsatz werden soll. Dann schneidet man zu beiden Seiten die Wangen so viel ab, und legt dies auf der Krone hin auf, daß die Krone oder der höchste Rücken der Straße höchstens 4—6 Zolle höher liegt, als der tiefste Punkt auf beiden Seiten, und schlichtet das Planum so in flacher Wölbung aus, daß es ganz die Form erhält, welche der Steindamm demnächst haben soll. — d) Vorrichtung des Steinsatzes. Hat sich das Grundplanum vollständig gesetzt, so schreitet man zur Vor-

richtung des Steinsatzes. Zu diesem Zwecke werden zu beiden Seiten des Planums 4—6 Zoll tiefe, etwas gegen das Planum geneigte Gräbchen gezogen, und in diese die aus ausgesuchten, wenigstens 4 Zolle dicken und möglichst langen und an 6—9 Zolle hohen Steinen bestehenden Bandsteine gesetzt, so daß sie 2—3 Zolle über der Erde stehen; dann wird der Steinsatz zwischen die Bandsteine überall gleich hoch und zwar 6—8 Zolle dick aufgetragen, aber nicht ganz auf einmal, sondern in 3 Zolle hohen Lagen, die jedesmal so dicht als möglich in einander zu ziehen sind, damit sich die Steine von allen Seiten berühren, und leere Räume vermieden werden. Indessen darf zwischen dem Auftragen der einzelnen Lagen keine Zwischenzeit Statt finden, sondern sobald die eine Lage vollendet ist, wird die andere aufgeführt. Ist die ganze Dicke aufgebracht, so wird der vollendete Steinsatz wie die einzelnen Lagen behandelt, d. h. die Steine werden möglichst dicht an einander gezogen, und dadurch zugleich der Straße die bestimmte flachgewölbte Form gegeben. Die Krone darf hierbei in keinem Falle mehr als 4 bis höchstens 6 Zolle höher liegen, als die Wangen an den Bandsteinen. Die Steine zum Steinsatz dürfen nicht verwittert, sondern müssen möglichst frisch seyn, sie dürfen unter keiner Bedingung in runder Form aufgebracht werden, sondern müssen alle frisch und mit scharfen Ecken und Kanten so klein geschlagen werden, daß ihre Dicke, die Steinart mag fester oder weicher seyn, nicht über 1½ Zoll beträgt. Das möglichst gleichförmige Kleinschlagen sämmtlicher Steine bis zur Größe von höchstens 1½ Cubiczoll ist ein Haupterforderniß zur Er-

haltung eines guten Steindammes. Das Kleinschlagen muß, um dies zu erreichen, auf Unterlagen neben der Straße, und nicht auf den Haufen vorgenommen werden. Die so geschlagenen Steine sind nach der letzten Abrichtung sämmtlich aufzutragen und ein theilweises Nachtragen zu vermeiden. Eben so nöthig ist es, daß die Steine bei dem Auftragen gehörig in einander gearbeitet werden, und keine leeren Räume dazwischen bleiben; auch daß die Außenfläche der Fahrbahn die vorgeschriebene gleichförmige flache, und in keinem Falle eine zu hohe, oder auf den Wangen stärker als auf dem Rücken fallende Wölbung erhält. — So lange die Steindecke sich noch nicht fest gebunden hat, darf auch nicht unterlassen werden, oft, und da, wo die Passage stark ist, jeden Tag die dadurch entstandenen Vertiefungen und Geleisen wieder zuzuziehen, damit sich die Decke nicht mit Unebenheiten bindet. Geschieht dies, so ist der Grund zum baldigen Verderben der Straße gelegt, und die Kosten für die Steindecke können zum großen Theil als verloren angesehen werden, daher jene Vorschrift vorzüglich beachtet werden muß. — Wenn sich die Steine gehörig gebunden haben, so ist die Anlage fertig; die Steindecke darf nicht mit Kies, Sand oder gar mit Erde überzogen werden, und es ist nur noch zu bemerken, daß die Anlage solcher Wege am besten im Spätherbst und im Frühjahre vorgenommen wird.

2. Erdwege. §. 6. Wenn aber B. nach der lokalen Beschaffenheit und wegen eingeschränkteren Gebrauchs eines Vicinalweges — der z. B. nur als Verbindung zwischen zwei kleinen Orten dient, nur wenig

und mit leichtem Fuhrwerk gefahren wird, und dabei so festen Boden hat, daß er zu jeder Jahreszeit ohne große Beschwerde benutzt werden kann — die Anlage eines Steinwegs entbehrlich erscheint, und daher der Weg als Erdweg fortbestehen, resp. als solcher gehörig angelegt werden soll, so gilt hinsichtlich des Nivellements, und des Trockenlegens durch Durchlässe und Gräben ganz das bei den Steinwegen Angeführte, nur reicht es hin, wenn der ganze Fahrdamm incl. der Fußwege 18 bis 20 Fuß breit ist; denn es sind hier eigentliche Fußwege nicht nöthig, da der ganze Fahrdamm begangen werden kann, so daß die ganze Wegbreite 24 bis 26 Fuß incl. der Gräben beträgt. — Mulden sind jedoch in der Regel bei diesen Wegen nicht anwendbar, da sie nicht wohl angebracht werden können. Sind sie aber der Lokalität nach nicht zu umgehen, so muß der Straßendamm auf wenigstens 10 Ruthen zu jeder Seite der Mulde einen Steinsatz erhalten. — Dohlen mit Deckelsteinen sind bei Erdwegen nicht von Dauer und werden durch Einstürzen gefährlich, müssen daher ganz vermieden werden, und es sind immer hölzerne Kändel oder gemauerte Kanäle anzulegen. — Die Erdwege sind über die Oberfläche des daran stoßenden Terrains möglichst herauszuheben, und der Auswurf aus den Gräben ist auf den Weg zu werfen, und so auszugleichen, daß der Weg eine gleichförmige, jedoch nicht starke Wölbung erhält. — Die Anlage dieser Wege geschieht am besten im Sommer, damit die aufgeworfenen Erde gleich gehörig austrocknet.

3. Steinwege mit einer Sommerspur. §. 7. In der Mitte zwischen den beschriebenen Stein- und

Erdwegen liegen: C. Die Wege, welche mit einem schmälern Steindamme auf der einen Seite und einem daneben befindlichen ebenfalls schmalen Erdwege — sogenannte Sommerspur — angelegt werden. — Bei sehr frequenten Hauptverbindungswegen ist diese Anlegungsweise in der Regel um deswillen nicht anzurathen, weil der Steinfahrdamm nur eine Spur enthält, daher oft von diesem auf den Sommerweg und umgekehrt hat ausgewichen werden müssen, was nicht nur unbequem, sondern auch dem Wege, besonders bei schwerem Fuhrwerk, nachtheilig ist. Hauptverbindungswege werden daher nur dann auf diese Weise anzulegen seyn, wenn wegen Mangel an Fonds und Arbeitskraft die Anlegung eines breiten Steinwegs mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist, aber ein Steinweg doch nicht entbehrt werden kann. — Bei weniger frequenten Vicinalwegen dagegen, die wegen der Beschaffenheit des Bodens in der nassen Jahreszeit unbrauchbar werden, ist diese Anlegungsweise, außer der dabei eintretenden großen Ersparniß an Material und Arbeitskraft und Schonung des Steinwegs, auch um deswillen zu empfehlen, weil der Weg zugleich in der bessern Jahreszeit alle Bequemlichkeiten und Annehmlichkeiten eines Erdweges gewährt. — Ein solcher Weg muß breit seyn:

1) der Steindamm	12′	—	—
2) der Sommerweg	12′	—	—
3) der Fußweg zwischen dem Steindamm und Graben	2′	—	4″
4) zwei Gräben à 3′	6′	—	—
	32′	—	4″

Den zweiten Fußweg ersetzt die Sommerspur. — Die bei den Steinwegen angegebenen Regeln über das Nivellement und die Trockenlegung ꝛc. finden hier mit den bei den Erdwegen angeführten Modifikationen volle Anwendung. Auch die Anlegung des Steinfahrdamms ist hier ganz nach denselben Vorschriften vorzunehmen, wie bei den breitern Steinwegen, nur ist besonders eine zu starke Wölbung zu vermeiden. Die Krone darf hier höchstens 3 bis 4 Zolle höher liegen, als der tiefste Punkt auf beiden Seiten. Der Erdweg muß dagegen vom Steinwege an nach dem Graben hin pultartig sich abwärts neigend, angelegt werden, damit sich in der Mitte des Weges kein Wasser sammelt. Die Neigung darf aber nicht über 2 Zolle auf 12 Fuß Breite steigen, und ist bei Abhängen gegen den Berg zu richten.

II. Vorschriften über die Unterhaltung angelegter Vicinalwege. §. 8. Wenn auf eine oder die andere Weise ein Vicinalweg gehörig angelegt ist, so bedarf er, wenn die aufgewendete Arbeit und Kosten mit Vortheil angewendet seyn sollen, und der Weg nicht früher oder später wieder in einen unbrauchbaren Zustand zerfallen soll, einer sorgfältigen Unterhaltung. Im Allgemeinen ist hierüber zu bemerken, daß bei Wegen jeder Art sorgfältig auf Offenhaltung der Wasserdurchlässe, besonders auf der Seite, wo das Wasser ausfließt, gesehen werden muß, da das Verstopfen dieser Mündung durch das in dem Durchlasse sich sperrende Wasser immer den Ruin der Anlage zur Folge hat. Im Uebrigen bedürfen die Steinwege, außer dem Offenhalten der Gräben und Reinhalten der Fußwege, wenn die Steindecke auf die angeführte Weise

gut zubereitet ist, in der Regel in 5 bis 6 Jahren keiner Unterhaltung, und können so lange liegen, bis die Steindecke durch allmähliges Abnutzen endlich zu schwach wird. Dann muß aber neu aufgetragen werden, und es ist die Oberfläche durch Aufhauen auf 1 Zoll Tiefe zu verwunden und rauh zu machen, damit die neue Decke sich mit der alten gehörig binde. — Bei Erdwegen ist die Trockenhaltung durch die sorgfältigste Unterhaltung der Gräben und Durchlässe besonders nöthig, und es muß beständig darauf gesehen werden, daß die Mitte des Weges nie tiefer wird, als die Seiten. Sobald sich Vertiefungen bilden, ist die Mitte sogleich wieder herauszuheben, und sich bildende Geleisen sind immer gleich wieder zuzuhauen. Ueberhaupt gilt bei der Unterhaltung der Vicinal- — insbesondere der Erdwege — die Vorschrift, daß die Straße bei jeder Veränderung immer wieder auf den Zustand zurückgeführt werden muß, den sie bei der neuen Anlage hatte. Die erforderlichen Hauptunterhaltungen werden, wie die erste Anlage, bei Steinwegen am besten im Frühjahre oder Spätherbste vorgenommen, wogegen die Erdwege im Laufe des Sommers öfter und wenigstens im Jahre zweimal bei trockenem Wetter einer gehörigen Instandstellung bedürfen. Die Steinwege mit Sommerspur bedürfen einer besonders sorgfältigen Unterhaltung und Aufsicht, und es ist daran jeder Mangel immer möglichst bald zu verbessern.

III. Bepflanzung der Vicinalwege mit Obstbäumen. §. 9. Außer der erwähnten Sorge für Anlage und Unterhaltung ist genau darauf zu sehen, daß nach Vorschrift der bereits oben angeführten Ver-

ordnung vom 7. Januar 1812 S. 205 u. 206 des ersten Bandes der Verordnungssammlung, alle Vicinalwege mit Bäumen bepflanzt werden. Da, wo die anzulegenden Vicinalwege eine neue Richtung erhalten, muß daher zugleich die Baumanpflanzung nach Vorschrift jener Verordnung erfolgen, und da, wo die Wege ihre bisherige Richtung behalten und demnach schon mit Bäumen bepflanzt sind, ist darauf zu sehen, daß die Bäume in gehörigem Stande erhalten, und da, wo sie fehlen, ersetzt werden. Auch ist bei den jüngern Bäumen darauf zu achten, daß sie mit Pfählen und Dornen versehen, und in einem guten Schnitte gehalten werden. Bei neuen Anpflanzungen wird die Wartung und Aufsicht über die jungen Bäume am zweckmäßigsten einem Manne, der damit gut umzugehen weiß, zu übertragen und diesem per Stück eine Belohnung von etwa zwei Kreuzern jährlich zuzusichern seyn, welche jeder Gutsbesitzer, wenn er die Behandlung der Bäume nicht selbst gehörig versteht, gerne bezahlen wird, zumal, da denselben nach Unsern Generalverfügungen vom 25. August und 20. September dieses Jahrs, die in der Ortsbaumschule gezogenen Bäume da, wo es nach Befriedigung des Gemeindebedürfnisses geschehen kann, künftig um ein Viertheil des gewöhnlichen Preises abgegeben werden.

IV. Besondere Vorschriften hinsichtlich der Waldwege. §. 10. Hinsichtlich der durch Waldungen führenden Vicinalwege gelten ganz die oben angegebenen allgemeinen Vorschriften, und es haben die herzoglichen Oberforstbeamten selbst darauf zu sehen, und von den Oberförstern darauf sehen zu lassen, daß bei

den neuen Anlagen sowohl, als auch bei den bereits bestehenden Wegen der Art, das Holz in einer angemessenen Breite weggehauen wird, so wie, wenn die Wege einer Reparatur bedürfen, alsbald die nöthigen Verfügungen hierzu gemeinschaftlich mit den herzoglichen Beamten zu treffen. — Ständige und stark benutzte Holz-Abfuhrwege, die nicht zugleich Vicinalwege sind, müssen ebenfalls in der erforderlichen Breite von 20—24 Fuß und 6 Fuß für die Gräben ausgehauen, in einen fahrbaren Stand gestellt und darin erhalten werden, wofür die herzoglichen Oberforstbeamten zu sorgen und daher in den jährlichen Kulturplänen die erforderlichen Anträge zu machen haben. — Die für die Vicinalwege gegebenen Vorschriften müssen hierbei im Allgemeinen ebenfalls zur Anwendung kommen, nur werden diese in der Regel als Erdwege zu behandeln, jedoch auch da, wo dies die Localität erfordert, als Steinwege anzulegen seyn. Da die Unterhaltungsverbindlichkeit solcher Wege, die nicht zugleich Vicinalwege sind, sich indessen nicht nach der Gemarkung richtet, sondern denen, die solche benutzen, resp. den Eigenthümern der Waldungen, denen sie zum Abfuhrwege dienen, obliegt, so hat sich der betreffende Oberforstbeamte und Beamte, vor Verfügung der Herstellung solcher Wege, jedesmal mit den betreffenden Waldeigenthümern, resp. denen, welche solche Wege benutzen, zu benehmen und dieselben zur Erklärung und Vereinigung über die gemeinschaftliche Herstellung aufzufordern, im Verweigerungsfalle Uns aber die Acten zur Entscheidung vorzulegen. — Wenn Grenzschneißen zugleich als Holzabfuhrwege dienen, so müssen sie statt zu 8 Fuß, zu einer Breite von

12 Fuß aufgehauen werden, und es sind dann die Grenzsteine mit Zuziehung des betreffenden Feldgerichts und der Waldeigenthümer in Gegenwart des betreffenden Oberförsters aus der Mitte auszuheben, und ein Stein diesseits und der andere jenseits des Weges zu setzen, auch ist über diesen Act mit Angabe und genauer Beschreibung der Steine ein Protocoll aufzunehmen.

V. Bestimmungen über die Fußwege, insbesondere in Waldungen. §. 11. Die Fußwege, welche einen bestimmten, erheblich und bleibenden Zweck haben, vorzüglich die zur nähern Communication zwischen Ortschaften dienen, und hergebrachter Massen durch Felder und Waldungen ziehen, sind nicht nur ferner beizubehalten, sondern auch in der erforderlichen Breite zu erhalten, wo es nöthig ist, mit Fußstegen zu versehen, und namentlich in Waldungen, zur Vermeidung der Beschädigung des anstoßenden Gehölzes möglichst gut zu unterhalten, zu strecken, und auch bei neuen Kulturen gehörig zu berücksichtigen. Alle anderen überflüssigen Fußwege sind aber möglichst einzuschränken, und insbesondere in den Wäldern die der Forstkultur schädlichen zu verbieten, wogegen die durch leichten Hochwald ziehenden zwar vor der Hand belassen, aber bei künftigen Forstkulturen ebenfalls nicht berücksichtigt werden dürfen.

VI. Verzeichnung aller Vicinalwege. — §. 12. Es ist unsere Absicht, daß jede einzelne Gemeinde nach Maaßgabe ihrer Arbeitskraft und financieller Verhältnisse alljährlich zur Verbesserung ihrer Wege etwas leiste und damit immer weiter voranschreite, mithin neben der Unterhaltung der vorhande-

nen Vicinalwege, einen Theil der erforderlichen neuen Anlagen darstelle, damit dieselben nach und nach in den guten Zustand kommen, wie die Localität und das Bedürfniß es erfordern. Um die vollständige Vollziehung der vorstehenden Bestimmungen vorzubereiten, haben die herzoglichen Beamten mit Zuziehung der Ortsvorstände und unter Benehmung mit den betreffenden herzoglichen Oberforstämtern ein genaues Verzeichniß aller vorhandenen Vicinal- und Waldwege in den verschiedenen Ortsgemarkungen aufzustellen und bei jedem Wege anzugeben, ob und in welcher Beziehung derselbe als Hauptverbindungsweg (§. 4.) anzusehen ist; ob und warum seine Beibehaltung als Vicinal- oder Holzabfuhrweg erforderlich ist; ob derselbe, um den angegebenen Vorschriften zu entsprechen, eine veränderte Richtung erhalten muß; welche Verbesserung derselbe bedarf, resp. in welcher Weise seine Herstellung zu bewirken ist; welche Mittel hierzu vorhanden sind, ob namentlich, wenn er als Steinweg angelegt werden muß, Steinbrüche in der Nähe sind, und in welchem Zeitraum nach den vorhandenen Mitteln und Arbeitskraft dies bewerkstelligt werden kann? ꝛc. Diese Uebersicht ist Uns, mit den etwa erforderlichen Bemerkungen des herzoglichen Oberforstbeamten versehen, mit ausführlichem gutachtlichen Berichte zur Prüfung und Genehmigung der darin enthaltenen Anträge jeden Falls innerhalb drei Monaten vorzulegen, einstweilen aber sind die nöthigen Vorbereitungen zur Vollziehung der gegebenen Bestimmungen zu treffen.

VII. Zuziehung eines Geometers und Wegbauverständigen, resp. Anordnung von be-

sondern Wegaufsehern. §. 13. In der Regel soll die Anlage und Unterhaltung der Vicinalwege unter der Leitung der herzoglichen Beamten resp. Oberforstbeamten und unter der speciellen Aufsicht der Schultheißen bei den Wegarbeiten selbst, vorgenommen werden, und es werden namentlich die Letzteren, welche wegen dieser Aufsicht Freiheit von allen Hand- und Spanndiensten genießen, für die genaueste Vollziehung der in den vorstehenden Paragraphen gegebenen Bestimmungen, und der ihnen von den herzoglichen Beamten in dieser Beziehung ertheilten Aufträge verantwortlich gemacht. Um jedoch bei neuen Weganlagen etwaige Fehler in der Anlage möglichst zu vermeiden, wollen Wir da, wo es der Ortsvorstand wünscht, und der Beamte es für nöthig hält, ausnahmsweise gestatten, daß bei dem Abstecken neuer Wege ein Geometer zugezogen, und bei der ersten Anlage von Steinwegen die Anordnung durch einen zu adhibirenden Sachverständigen geschehe. Desgleichen sind Wir geneigt zur bessern Unterhaltung von wichtigen und kostspieligen Hauptcommunicationswegen, wozu wegen der langen Ausdehnung durch viele Gemarkungen eine große Anzahl von Gemeinden concurriren muß, nach den Wünschen der betreffenden Gemeinden und auf die Anträge der herzoglichen Beamten nachzugeben, daß Wegaufseher, ungefähr wie bei den Chausseen, auf Kosten der betreffenden Gemeindecassen angeordnet werden. — In der vorzulegenden Tabelle ist zu bemerken, wo Eines oder das Andere für nöthig gehalten wird.

VIII. Vertheilung der Arbeit. §. 14. Bei neuen Weganlagen wird es in der Regel am vortheil-

haftesten seyn, wenn die Arbeit mit gemeinsamer Hand, ohne Vertheilung der Arbeit nach Wegstrecken unter die einzelnen Arbeiter vorgenommen wird, bei Unterhaltung einmal angelegter Wege, namentlich bei der bereits bestehenden Erd- und schon in gutem Stande befindlichen Steinwege, hat dagegen die Vertheilung der Unterhaltungsarbeiten nach bestimmten, den dienstpflichtigen Gemeindegliedern zuzutheilenden Wegstrecken große Vortheile. — Wir wollen jedoch die Bestimmung, welche Anordnung hierbei in den einzelnen Fällen zu treffen sey, den Gemeinden selbst, und resp. dem Ortsschultheißen unter Mitwirkung der herzoglichen Beamten überlassen, da ersterer in jedem Falle für die Vollziehung der nöthigen Arbeiten verantwortlich bleibt.

§. 15. Wir erwarten, daß sich die herzoglichen Beamten und Oberforstbeamten die genaueste und zweckmäßigste Vollziehung der hier gegeben Bestimmungen eifrigst werden angelegen seyn lassen, und wünschen, daß sie, die Vortheile einer allgemeinen Wegverbesserung für die Kultur, den leichtern Absatz der Landesproducte, die Schonung des Zugviehes und des Geschirrs der Einwohner ꝛc. richtig erkennend, sich das Verdienst zu erwerben suchen, den Nutzen ihrer Amtsuntergebenen auch in dieser Beziehung zu befördern. Wir werden übrigens sowohl Unseren Amtsvisitations-Commissarien, als auch den Mitgliedern der Regierung, welche wegen sonstiger Geschäfte Reisen in die Aemter unternehmen, den Auftrag ertheilen, Uns über den Vollzug jener Bestimmungen jedesmal Nachricht zu geben, um Uns von der zweckmaßigen Einwirkung

und Thätigkeit der Behörden bei diesem wichtigen Gegenstand zu überzeugen.

Wiesbaden, den 22. October 1825.

Herzoglich Nassauische Landesrgierung.

Beilage III.

Gesetz die Zwangsabtretung von Grundeigenthum für öffentliche Zwecke betreffend, vom 17. November 1837.

Ludwig
von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben rc. rc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrathes mit Beirath und Zustimmung Unserer Lieben und Getreuen der Stände des Reiches in Abänderung des vierten Absatzes des §. 8. im Tit. IV. der Verfassungsurkunde und mit Beobachtung der in dem Tit. X. §. 7. derselben Urkunde vorgeschriebenen Formen beschlossen, und verordnen, was folgt:

I. Titel. Allgemeine Bestimmungen.

Art. I. Eigenthümer können angehalten werden, unbewegliches Eigenthum für öffentliche, nothwendige und gemeinnützige Zwecke abzutreten, oder mit einer Dienstbarkeit beschweren zu lassen, letzteres jedoch nur in so ferne, als der Eigenthümer nicht vorzieht, auf

Abtretung des zum Zwecke der Dienstbarkeit in Anspruch genommenen Theiles seines Grundeigenthumes zu bestehen. Diese Abtretung kann übrigens nur eintreten

A. zu folgenden Unternehmungen:

1) Erbauung von Festungen oder sonstigen Vorkehrungen zu Landesdefensions- und Fortifikationszwecken, insbesondere auch Militäretablissements;

2) Erbauung oder Erweiterung von Kirchen, öffentchen Schulhäusern, Spitälern, Kranken- und Irrenhäusern;

3) Herstellung neuer oder Erweiterung schon bestehender Gottesäcker;

4) Regelung des Laufes und Schiffbarmachung von Strömen und Flüssen;

5) Anlegung neuer und Erweiterung, Abkürzung oder Ebenung schon bestehender Staats-, Kreis- und Bezirksstraßen;

6) Herstellung öffentlicher Wasserleitungen;

7) Austrocknung schädlicher Sümpfe in der Nähe von Ortschaften;

8) Beschützung einer Gegend vor Ueberschwemmungen;

9) Erbauung von öffentlichen Kanälen, Schleußen und Brücken;

10) Erbauung öffentlicher Häfen oder Vergrößerung schon vorhandener;

11) Errichtung von Eisenbahnen zur Beförderung des innern oder äußern Handels und Verkehrs;

1 Aufstellung von Telegraphen zum Dienste des Staates;

*

13) Vorkehrung zu wesentlich nothwendigen, Sanitäts- oder sicherheitspolizeilichen Zwecken, insbesondere

14) Schirmung der Kunstschätze und wissenschaftlichen Sammlungen des Staates vor Feuers- oder anderer Gefahr;

allein auch in allen diesen Fällen immer nur:

a) nach vorgängiger rechtskräftiger administrativrichterlicher Entscheidung der betreffenden Kreisregierung Kammer des Innern, in erster, und des versammelten Staatsrathes im Falle der Berufung — in zweiter und letzter Instanz, wenn von den betheiligten Eigenthümern oder einem derselben bestritten wird, entweder, daß das Unternehmen zu den unter Ziff. 1—14 aufgeführten gehöre, und vom gemeinen Nutzen erfordert werde, oder daß die Abtretung oder Belastung des angesprochenen Eigenthumes zur zweckmäßigsten Verwirklichung desselben nothwendig sey, und

b) gegen vorgängige volle Entschädigung;

B. in Fällen öffentlichen Nothstandes, nämlich bei Feuers- und Wassergefahr, Erdbeben und Erdfällen, so wie in Kriegs- und anderer dringender Noth, ohne vorgängiges förmliches Verfahren und ohne Aufhalt, jedoch gegen nachträgliche volle Entschädigung.

Die Lehensfideicommiß- oder Stammgutseigenschaft steht der Zwangsabtretung nicht entgegen.

Art. II. In Beziehung auf unkörperliche Rechte findet eine Zwangsentäußerung nur in soferne statt, als diese Rechte dem für das Unternehmen zu verwendendeu Grundeigenthume ankleben, und es muß in solchem Falle der Entwehrungsberechtigte

1) nutzbare Rechte auf anderen unbeweglichen Sachen, welche aktiv mit dem Entwehrungsgegenstande verbunden sind, auf Verlangen des Eigenthümers gegen volle Entschädigung des letzteren übernehmen;

2) nutzbare Rechte, welche passiv auf dem Entwehrungsgegenstande ruhen, durch volle Entschädigung ihrer Besitzer ablösen, wenn diese darauf dringen, oder die Ausübung jener Rechte mit der neuen Bestimmung des Gegenstandes nicht mehr vereinbarlich ist.

Art. III. Bei Gegenständen, deren Theilung nachtheilig auf die Benützbarkeit des Gesammtgegenstandes zurückwirkt, kann nicht wider Willen des Eigenthümers auf theilweise Abtretung erkannt werden. — Insbesondere darf die Theilung eines Gebäudecomplexes, oder die Trennung der zu dem Umfange desselben gehörigen Gärten und Hofraithen oder eines Theiles derselben von dem Gesammtcomplexe nur mit Einwilligung des Eigenthümers stattfinden.

Art. IV. Die Entwehrung kann unter den Voraussetzungen des Art. I. in Anspruch genommen werden:

1) von öffentlichen Stellen und Behörden,

2) von Gemeinden und von denjenigen Gesellschaften und Privaten, denen von der Regierung unter Bedingungen, welche die Erreichung des Zweckes und seiner Gemeinnützigkeit sichern, die Ausführung einzelner im Art. I. aufgezählten Unternehmungen eingeräumt wird.

II. Titel. Von der Entschädigung und dem Maaßstabe derselben.

Art. V. Die Entschädigung für jede zwangsweise Abtretung von Grundeigenthum muß enthalten:

1) den gemeinen Werth des abzutretenden Gegenstandes:

2) Vergütung für die dem Eigenthümer durch die Abtretung zugehenden sonstigen Nachtheile, namentlich:

a) Ersatz des Mehrwerthes, den der abzutretende Gegenstand durch seinen Zusammenhang mit anderen Eigenthumstheilen, oder durch seine bisherige Benützungsweise für den Eigenthümer behauptet;

b) Ersatz der Werthsminderung, welche durch die Abtretung dem übrigen Grundbesitze desselben Eigenthümers zugeht;

c) Ersatz des unvermeidlichen Verlustes, welcher dem Eigenthümer durch die Abtretung vorübergehend, oder bleibend in seinem Erwerbe erwächst; jedoch darf die hiedurch sich ergebende Mehrung der Entschädigung 30 Procent des Schätzungswerthes nicht übersteigen;

d) Ersatz für die Früchte, deren Ernte durch die Zwangsabtretung gehindert wird;

3) den Betrag derjenigen Entschädigung, welche dem Pächter oder sonstigen Nutzungsberechtigten nach Gesetz oder Vertrag zu leisten ist.

Art. VI. Für die mit dem Entwehrungsgegenstande verbundenen im Art. II. bezeichneten Rechte ist die Entschädigung nach folgenden Normen zu leisten.

1) Gewähren diese Rechte ständige Renten, so hat die Entschädigung in dem 30fachen Betrage des jährlichen Reinertrages zu bestehen;

2) bei unständigen Renten ist der jährliche Reinertrag nach einer Durchschnittsrechnung aus der jüngst verflossenen, durch gütliche Uebereinkunft oder richterliches Ermessen mit Rücksicht auf die Natur des Reichnisses zu bestimmenden Periode festzusetzen, und mit dem 25fachen Betrage zu Kapital zu erheben.

3) Sonstige standes-, guts- und gerichtsherrliche, dann alle Nutzungs- und Servitutsrechte unterliegen besonderer Schätzung, wenn sich die Partheien nicht über die dafür zu leistende Entschädigung verständigen.

Die Entschädigung muß besonders für den Eigenthümer, und besonders für den Inhaber solcher Rechte ermittelt und eben so Jedem besonders verabreicht werden.

Zu dem Zwecke sind den Taxatoren, bevor sie zur Schätzung des Eigenthums schreiten, die sämmtlichen auf demselben lastenden nutzbaren Rechte anzuzeigen. Bei der Schätzung des Eigenthums ist dann zunächst der Ertrag, welcher nach Abzug der Lasten noch übrig bleibt, in Anschlag zu bringen, außerdem aber auch alle die im Art. V. Nr. 2. bezeichneten, dem Eigenthümer zugehenden Nachtheile.

Art. VII. Nach vorstehenden Normen ist die Entschädigung auch in den Art. I. lit. B. bezeichneten Nothfällen nachträglich, jedoch möglichst bald, zu ermitteln und zu leisten.

Art. VIII. Bei zwangsweiser Beschwerung des Grundeigenthums mit einer Dienstbarkeit für öffentliche Zwecke ist die Entschädigung nach der Natur und dem Umfange der Dienstbarkeit durch gütliche Uebereinkunft der Betheiligten, oder durch richterliches Ermessen zu bestimmen.

Art. IX. Werthserhöhungen, welche dem ganz oder theilweise abzutretenden Gegenstande erst in Folge des die Abtretung veranlassenden Unternehmens zuwachsen könnten, kommen bei der Entschädigungsermittlung nicht in Anschlag.

X. In Fällen, wo dem Empfänger der Entschädigungssumme das Recht der freien Verfügung darüber entweder gar nicht oder nicht allein zusteht, ist nach den bestehenden Gesetzen zu verfahren.

Art. XI. Die auf dem Abtretungsgegenstande ruhenden Hypotheken, und die in Beziehung auf denselben im Hypothekenbuche eingetragenen Verfügungsbeschränkungen erlöschen durch dessen Entwehrung; die Forderungen, für welche sie bestellt waren, gehen jedoch auf die Entschädigungssumme über, und es muß diese Summe, welche, so weit sie reicht, und wenn sie die hypothezirten Forderungen übersteigt, bis zum Betrage jener Hypotheken und deren Zinsen bei Gericht zu hinterlegen ist, an den Gläubiger ausbezahlt, oder nach gesetzlicher Ordnung, oder nach Uebereinkunft der Betheiligten, an diese vertheilt werden.

Handelt es sich nur von Beschwerung mit einer Dienstbarkeit, so tritt Gleiches in Bezug auf den Uebergang der hypothekarischen Forderung und eingetragenen Verfügungsbeschränkungen auf die Entwehrungssumme

und auf die Verwendung derselben ein, jedoch bestehen die hypothekarischen Forderungen und Verfügungsbeschränkungen, in so weit sie aus der Entschädigungssumme nicht befriediget oder beseitiget werden könnten, auf dem nunmehr mit der Dienstbarkeit beschwerten Grundeigenthume fort.

Art. XII. Nach rechtsförmlich vollzogener Zustellung der Ladung (Art. XV.) darf der Eigenthümer des zur Entwehrung angesprochenen Gegenstandes nur noch unverschiebliche Ausbesserungen, so wie alle, die regelmäßige Bewirthschaftung bedingenden Handlungen und Unternehmungen, jedoch keine einseitige Veränderung in der Wesenheit desselben mehr vornehmen.

Aus solchen einseitig vorgenommenen Veränderungen können nicht nur keine Entschädigungen abgeleitet werden, sondern dieselben begründen auch bei erfolgender Abtretung außer dem auf Verlangen auszusprechenden Nichtbestande der Rechtshandlung auch die Verbindlichkeit zur Wiederherstellung des Gegenstandes in den vorigen Stand, so ferne die getroffene Veränderung erweislich nachtheilig für den neuen Erwerber ist, oder zur Vergütung des durch die Veränderung bewirkten Minderwerthes desselben.

Sollte die Eigenthumsabtretung aus irgend einem Grunde nicht zu Stande kommen, so ist der Entwehrungsberechtigte verpflichtet allen Schaden und jeden Nachtheil zu ersetzen, welche aus dieser Dispositionsbeschränkung dem Eigenthümer erweislich zugegangen sind.

Sollte aber nach erfolgter Abtretung das Unternehmen selbst rückgängig werden, so ist der entwehrte

Eigenthümer befugt, gegen Rückgabe des empfangenen Preises sein Eigenthum zurück zu verlangen.

III. Titel. Von dem Verfahren bei der Zwangsabtretung.

Art. XIII. Die Verhandlungen über Zwangsentäußerungen in den Art. I. lit. A. bezeichneten Fällen sind protokollarisch mündlich unter Zulassung von Anwälten und mit Ausschluß jedes Schriftwechsels zu führen; für die Kosten der ersten Verhandlung hat der anrufende Theil angemessenen Vorschuß zu leisten. Die Stellen und Behörden sind zur möglichsten Beschleunigung des Verfahrens verpflichtet.

Art. XIV. Jeder Antrag auf Zwangsabtretung ist mit sämmtlichen auf das Unternehmen bezüglichen Urkunden, Rissen und Kostenvoranschlägen von den Antrag stellenden Behörden, Gemeinden, Gesellschaften oder Privaten der betreffenden Kreisregierung vorzulegen, welche alsdann nach Einvernahme der einschlägigen Distriktspolizeibehörden, wo solche noch erforderlich, ohne Verzug die Weisung des Staatsministeriums des Innern zur wirklichen Einleitung des Zwangsentäußerungsverfahrens erholt.

Art. XV. Im Falle bejahender Weisung hat die einschlägige Distriktspolizeibehörde sämmtliche Betheiligte im Benehmen mit den betreffenden Rent- und Hypothekenämtern sorgfältig zu ermitteln. Sie bestimmt sofort eine Tagsfahrt zur Verhandlung der Sache, erläßt die Ladung hiezu unter genauer Bezeichnung der Zeit und des Ortes der Tagsfahrt, und bringt dieselbe 14 Tage vor dem anberaumten Termine durch Anschla-

gung an dem Gerichtssitze und in sämmtlichen betheiligten Gemeinden, dann durch schriftliche Mittheilung an jeden einzelnen Betheiligten und an die Antragsteller, oder deren Vertreter mit dem Bemerken zur allgemeinen Kenntniß, daß die Pläne bei Amte zur Einsicht bereit liegen. Die in dem Ladungsdekrete gleichfalls ausdrücklich zu erwähnende rechtliche Folge des Nichterscheinens ist:

1) für die Anrufenden Wiederaufnahme der Tagsfahrt auf ihre Kosten und Schadloshaltung der erschienenen Betheiligten in Bezug auf Auslagen und Versäumnisse mit Androhung des Rechtsnachtheiles, daß bei abermaligem Ausbleiben die Verzichtleistung auf die angesprochene Zwangsabtretung werde angenommen werden;

2) für die Angerufenen, in der Voraussetzung des Erschienenseyns der Anrufenden, Wiederaufnahme der Tagsfahrt auf ihre Kosten und Schadloshaltung der erschienenen Anrufenden mit Androhung des Rechtsnachtheiles, daß bei wiederholtem Ausbleiben derselben die Einwilligung in die angesprochene Abtretung würde angenommen werden.

Art. XVI. Der Nachweis richtig vollzogener Zustellung ist dem betreffenden Hypothekenamte ungesäumt mitzutheilen und bezüglich der in Anspruch genommenen Gegenstände die Vormerkung der durch Art. XII. ausgesprochenen Dispositionsbeschränkung im Hypothekenbuche zu veranlassen.

Art. XVII. Bei der Tagsfahrt hat die Distriktspolizeibehörde vor Allem eine gütliche Vereinigung der Betheiligten über die Abtretungsfrage und über die zu

leistende Entschädigung zu versuchen, und im Falle Gelingens für den alsbaldigen rechtsförmlichen Abschluß des Vergleiches zu sorgen. Kommt eine Uebereinkunft nicht zu Stande, so wird unter allseitigen Betheiligten nach Art. XIII. protokollarisch verhandelt, und es werden sodann nach allenfallsiger Einvernahme der betreffenden Gemeinde und vollzogenem Augenscheine die geschlossenen Akten mit Bericht der zuständigen Kreisregierung, Kammer des Innern, vorgelegt.

Art. XVIII. Die Kreisregierung Kammer des Innern entscheidet über die Abtretungsfrage gemäß Art. I., II. und III. in erster und der versammelte Staatsrath in zweiter und letzter Instanz. Hinsichtlich des Verfahrens bleibt es bei den bestehenden Bestimmungen über das Verfahren in administrativcontentiösen Sachen, jedoch ist jedes Erkenntniß mit Entscheidungsgründen zu versehen und auf eine Berufungssumme keine Rücksicht zu nehmen.

Art. XIX. Wird die Abtretung des angesprochenen Grundeigenthums nicht verweigert, oder es ist über die Verweigerung der Abtretung von der competenten Administrativjustizstelle ein rechtskräftiges Erkenntniß erlassen worden, und nur noch die Frage über die Art und den Betrag der hiefür zu leistenden Entschädigung streitig, so hat die einschlägige Justizunterbehörde auf den Antrag eines Betheiligten vor Allem eine gütliche Vereinigung unter den Partheien zu versuchen, wenn aber diese nicht zu Stande kömmt, die Sache summarisch zu verhandeln, insbesondere eine gerichtliche Werthschätzung des angesprochenen Eigenthums den bestehenden allgemeinen und den im gegenwärtigen Gesetze er-

ertheilten besonderen Vorschriften gemäß zu veranstalten, den wahren Werth desselben und des ganzen hiebei obwaltenden Interesses zu ermitteln und darüber nach den Gesetzen zu entscheiden. —

Diese Entschädigungsprozesse sind vor allen andern Civilstreitigkeiten zu beschleunigen; die Gerichtsvorstände sind hiefür persönlich verantwortlich.

Art XX. Gegen diese gerichtliche Feststellung der Entschädigung steht sämmtlichen Betheiligten die Berufung binnen 30 Tagen frei, und zwar an das Obergericht in jedem Falle, an den obersten Gerichtshof aber nur unter Voraussetzung der Berufungssumme. Wird keine Berufung eingelegt, so ist die Abtretung oder Belastung sogleich nach Ablauf der Berufungsfrist, nach vorgängiger baarer Zahlung der festgestellten Entschädigungssumme und des Kostenersatzes an den Abtretungspflichtigen, zu vollziehen.

Ist hingegen Berufung eingelegt, so muß zwar die Abtretung auch in gleicher Frist, unter gleicher Bedingung vorgängiger Bezahlung vollzogen werden, es ist aber in diesem Falle sowohl der Abtretungspflichtige, als der Abtretungsberechtigte befugt, die Bestellung von Sicherheiten zu fordern; Ersterer dafür, daß ihm dasjenige, was ihm in der folgenden Instanz mehr zuerkannt werden möge, mit landesüblichen Zinsen, von dem Tage der Abtretung an, nachgezahlt; Letzterer dafür, daß ihm das, was ihm die folgende Instanz weniger auferlegen möge, mit den landesüblichen Zinsen, von dem Tage seiner Leistung an, zurückgezahlt werde.

Die Bestimmung dieser Sicherheiten geschieht durch einen Bescheid des erkennenden Untergerichtes, und im

Falle der Berufung durch einen von dem Obergerichte binnen 30 Tagen zu erlassenden Verbescheid.

Ist der Abtretungsberechtigte der Staat selbst, so genügt statt der Bestellung einer solchen Sicherheit von seiner Seite die von der betreffenden Kreisregierung zu ertheilende Zusicherung der Nachzahlung, wenn darauf erkannt würde, nebst landesüblichen Zinsen von dem Tage der Abtretung an.

IV. Titel. Schlußbestimmungen.

Art. XXI. Die Kosten des übrigens tax- und stempelfreien Administrativverfahrens und des gerichtlichen Verfahrens in erster Instanz, so wie die Vergütung der den Betheiligten hiedurch verursachten nothwendigen Auslagen fallen dem Anrufenden zur Last.

Art. XXII. Gegenwärtiges Gesetz, welches als ein Grundgesetz des Reiches betrachtet werden, und eben dieselbe Wirkung haben soll, als wären die Bestimmungen desselben in der Verfassungsurkunde enthalten, tritt mit dem Tage der Bekanntmachung für die sieben Kreise diesseits des Rheins in Wirksamkeit; desgleichen auch für den Rheinkreis unter Aufhebung des Gesetzes vom 8. März 1810 und zwar unter folgenden Bestimmungen:

1) die Competenz, welche das gegenwärtige Gesetz den Distriktspolizeibehörden zugewiesen hat, steht den königlichen Landcommissariaten zu.

2) Zusatz zu Art. XI.

Gleiches gilt von den Privilegien und Resolutionsrechten. Letztere begründen ein privilegirtes Recht auf den Preis, insoferne sie vor der Auszahlung

an den Entwehrten, oder vor der gütlichen oder gerichtlichen Vertheilung durch Opposition angemeldet worden sind.

Die Hinterlegung des Preises richtet sich nach den im Rheinkreise geltenden gesetzlichen Bestimmungen.

Die Zwangsenteignungsprocedur vertritt die Stelle der gewöhnlichen Purgationen.

3) Zu Art. XII.

Unter Ladung ist blos eine Mittheilung zu verstehen, wie sie im Art. XV. dieses Gesetzes vorgeschrieben ist.

4) Zu Art. XV.

Im Rheinkreise müssen die Besitzer hauptsächlich aus den Sectionsregistern ermittelt werden.

5) Zu Art. XX.

Die competente Stelle ist das Bezirksgericht, welches auf Ansuchen des fleißigsten Theiles ohne vorgängigen Vermittlungsversuch zu entscheiden hat.

6) Zu Art. XXI.

Das Verfahren richtet sich nach dem im Rheinkreise gesetzlichen Instanzenzuge.

Art. XXIII. Uebrigens bleiben alle bei Erscheinen des gegenwärtigen Gesetzes in den Gebietstheilen sowohl diesseits als jenseits des Rheins geltenden Gesetze, Verordnungen, Localstatuten und Localobservanzen über Eigenthumsbeschränkungen in dem Rayon bestehender oder im Baue begriffener Festungen und festen Plätze ihrem vollen Umfange nach aufrecht erhalten. —

Unsere Staatsministerien der Justiz und des In-

nern sind mit der Bekanntmachung und dem Vollzuge des gegenwärtigen Gesetzes beauftragt.

Gegeben München am 17. November 1837.

Ludwig.

Fürst v. Wrede. Frhr. v. Gise. Frhr. v. Schrenk. v. Wirschinger. Frhr. v. Hertling. Staatsrath v. Abel.

Beilage IV.

Verordnung in Betreff des Straßenkothes. München vom 10. Juni 1837.

Staatsministerium des Innern.

Da sich über die Art der Beseitigung des Straßenkothes auf den Staatsstraßen, so wie der aus den Straßengräben ausgehobenen Erde, in neuerer Zeit mehrfällige Anstände erhoben und zu Beschwerden von Seiten der adjacirenden Grundeigenthümer Veranlassung gegeben haben, so werden, um diese für die Zukunft zu vermeiden, und eine gleichmäßige Behandlung in allen Kreisen zu sichern — die gegenwärtig darüber bestehenden Vorschriften, welche in der allerhöchsten Verordnung vom 16 August 1805, §. 9, in der allerhöchst genehmigten Instruktion für die Wegmacher vom 26. August 1819, §§. 17 u. 18, und in jener für die Wegmeister vom 31. März 1831, §. 20 enthalten sind, in folgenden Bestimmungen zusammengefaßt und ergänzt:

I. Das Straßenunterhaltungsmaterial soll niemals auf die Straße geworfen, noch zur Ausfüllung der Geleise verwendet werden, ehe der früher entstandene Straßenkoth oder Schlamm abgeräumt worden ist.

II. Der abgezogene Straßenkoth ist vor allem zur allmähligen Einebnung der aus früheren Zeiten neben der Straße vermöge verlassener Kiesgruben und sonst befindlichen Vertiefungen — dann zu dem Zwecke zu verwenden, um bestehende Kiesgruben von der Straße selbst, durch einen vollkommen geebneten und der Cultur zurückzugebenden Raum von mindest 40 bis 50 Schuh Breite zu trennen, wie denn in Zukunft keine Kiesgrube in geringerer als mindest einer Entfernung von 80 bis 100 Schuhen von der Straße anzulegen ist; wo keine solche vorhanden, oder wo allmählige Ausfüllung erzielt ist, und keine Nothwendigkeit obwaltet, den Koth zur Erweiterung der Straße an die Straßenböschungen anzuschlagen, ist dieser Abraum den Besitzern der anliegenden Grundstücke zu überlassen und falls dieselben sich zur Annahme verstehen, die ungesäumte Absetzung auf ihre anliegenden Felder zu bewirken, widrigenfalls aber die Aufsetzung auf die Fußbänke in Haufen in der Art zu vollziehen, daß den Fußgängern der nöthige Raum zum bequemen Gehen verbleibe.

Machen die Umstände ausnahmsweise nöthig, daß der Koth von der Mitte der Straße weg, momentan an deren Rand gebracht wird, was vorzüglich eintreten kann, wenn der Koth bei Regenwetter beinahe flüssig ist, weßwegen er nicht sogleich in Haufen aufgesetzt werden kann, so muß der so an den Rand abgezogene Schlamm mit jener Zahl von Zwischenräumen versehen

werden, welche nöthig ist, damit der Abfluß des Wassers von der Straße ungehindert Platz greifen könne. Auch muß die Aufsetzung desselben in Haufen eintreten, sobald die einigermaßen erzielte Consistenz es irgend möglich macht.

III. Die Vorschriften der Ziffer II. Absatz 1 gegenwärtiger Weisung finden auch auf die bei Räumung der Straßengräben ausgehobene Erde Anwendung, falls solche nicht dort, wo der jenseitige Rand des Grabens, so noch zu der Straße gehört, auf diesen aufgesetzt, oder zur Erweiterung der Straße mittelst Anschlagen an die Straßenböschungen erforderlich erscheint.

IV. Häuft sich bei anhaltend trockenem Wetter der Staub auf der Straße, so muß dieser gleichfalls abgezogen und in Haufen auf den Straßenrand aufgesetzt werden.

V. Diese Arbeit, so wie das Abziehen des Kothes und Schlammes bei nassem Wetter, muß immer mit den dazu bestimmten Krücken der Wegmacher geschehen.

VI. Den angränzenden Eigenthümern, und falls diese keine Geneigtheit zur Annahme zeigen, den sonstigen Grundbesitzern, sind die aufgesetzten Koth- und Erdhaufen ohne allen Vergütungsanspruch an Staat oder Wegmacher, und bloß gegen die Verbindlichkeit stets alsbaldigen Abführens zu überlassen. Da der Straßenkoth und die aus den Gräben ausgehobene Erde in der Regel sehr gutes Düngungsmaterial darbieten, und bei gehöriger Benützung zu der Verbesserung der adjacirenden Grundstücke wesentlich beitragen können, so wird es bei ernstlicher Mitwirkung der Polizeibehörden nicht schwer halten, Abnehmer zu finden,

und mit diesen solche Uebereinkünfte zu treffen, welche die rasche Abräumung der abgezogenen oder ausgehobenen Massen unbedingt sichern.

Den zu Bewerkstelligung solcher Uebereinkünfte mitwirkenden Wegmachern ist eine angemessene Belohnung zu sichern. Die Uebereinkunft selbst aber stets auf eine bestimmte Zeitdauer zu beschränken, darf ohne alle Weitläufigkeiten und Formalitäten, — wo solches sichernd genug erscheint, auch auf mündlichem Wege hergestellt werden, und es ist den Abnehmern dabei zu überlassen, ob sie die alsbaldige Ausbreitung auf ihr Eigenthum oder die vorläufige Ablagerung auf einem mit der Straße in keiner Verbindung stehenden Punkte vorziehen.

VII. Sollte sich wider Erwarten das rechtzeitige Beseitigen der zu den Zwecken des Ziff. II., Absatz 1. nicht erforderlichen Koth- und Erdhaufen von der Straße, auf keine der unter Ziff. II. Abs. 1. und Ziffer VI. angeführten Weisen bewerkstelligen lassen, so ist die Abfuhr auf Kosten des Straßenunterhaltungsetats zu bewirken, hiebei aber Sorge zu tragen, daß solche Ablagerungspunkte gewählt werden, welche einerseits nahe genug liegen, um die Kosten nicht unnöthig zu erhöhen und anderseits nicht unmittelbar an die Straßenbaukette anstoßen, und nicht das bisherige Bild eines die Straßen begränzenden Maulwurfsystemes im Großen darbieten.

VIII. Den Wegmachern bleibt strengstens untersagt, den Abraum von der Straße, oder die aus den Straßengräben ausgehobene Erde, ohne Zustimmung der betreffenden Grundbesitzer, auf die anstoßenden Privatgrundstücke zu werfen.

Die K. Kreisregierung K. d. J. wird gegenwärtige Verfügung zur Kenntniß der Polizei- sowohl als der Baubehörden bringen, und den künftigen reelen Vollzug angemessen veranlassen und überwachen.

München, den 10. Juni 1837.

Auf Sr. Königl. Majestät Allerhöchsten Befehl.

Fürst von Oettingen-Wallerstein.

Beilage V.

Das Reg. Blatt Nr. 19 vom 25. April 1838 enthält folgende allerh. Verordnung, die Einführung der breiten Radfelgen betr. Ludwig von Gottes Gnaden König von Bayern 2c. Wir haben auf den Grund des Landtagsabschieds v. 17. Nov. 1837 nach Vernehmung Unseres Staatsraths beschlossen und verordnen was folgt: Art. I. Es ist auf allen Kunst- (Staats-, Kreis- u. Bezirks-) Straßen mit Radfelgen zu fahren verboten, 1) an welchen die Köpfe der Radnägel oder Schrauben nicht eingelassen sind, sondern vorstehen, 2) deren Radbeschlag (d. h. der auf die Radfelge aufgelegte Metallreif) so konstruirt ist, daß er keine gerade wagrechte Oberfläche bildet. Nur die durch Abnützung bewirkte Abrundung der Reifränder wird als dieser Bestimmung nicht zuwiderlaufend betrachtet werden. Art. II. Frachtfuhrwerk, welches gewerbsmäßig betrieben wird, soll auf die obenerwähnten Straßen nur zugelassen werden, wenn dessen Radfelgen mindestens nachfolgende Breite haben, als: 1) zweirädriges

bei einer Bespannung von 1 oder 2 Pferden 4 Zoll rhein.; bei einer Bespannung von 3 oder mehren Pferden 6 Zoll rhein.; 2) vierrädriges bei einer Bespannung von 3 oder 4 Pferden 4 Zoll rhein., bei einer Bespannung von 5 oder mehr Pferden 6 Zoll rhein. Art. III. Die Breite der Radfelgen für alle Postwagen (zum Personen- und Waarentransport) soll mindestens 2½ Zoll rhein. betragen. Art. IV. Wenn an einem Fuhrwerke Räder von verschiedener Felgenbreite angebracht sind, darf jedenfalls die Felge keines Rades eine geringere als die oben vorgeschriebene Breite haben. Art. V. Es ist verboten, zweiräderige Karren mit mehr als 4. und vierräderige Fuhrwerke mit mehr als 8 Pferden zu bespannen, außer wenn die Ladung ans einer untheilbaren Last, z. B. großen Bausteinen u. dgl., welche eine zahlreiche Bespannung erfordern, besteht. In obiger Zahl von Pferden sind jedoch jene nicht begriffen, welche in bergigen Gegenden nur streckenweise als Vorspann angewendet werden. Art. VI. Bei einspännigen Fuhrwerken werden alle Arten von Zugthieren gleich, bei zwei- oder mehrspännigen aber werden 2 Ochsen, Stiere, Kühe oder Esel einem Pferde gleich gerechnet. Maulthiere und Büffel zählen gleich Pferden. Art. VII. Zuwiderhandelnde unterliegen polizeilicher Strafe, und werden überdies bis zu hergestellter Felgenbreite am Weiterfahren verhindert, bleiben aber befugt, auf dem nämlichen Wege, woher das Fuhrwerk kam, wieder zurückzufahren. Art. VIII. Gegenwärtige Verordnung tritt mit dem 1. April 1839 in Kraft. München 12. April 1838.

Pl. I.

Fig. 1.

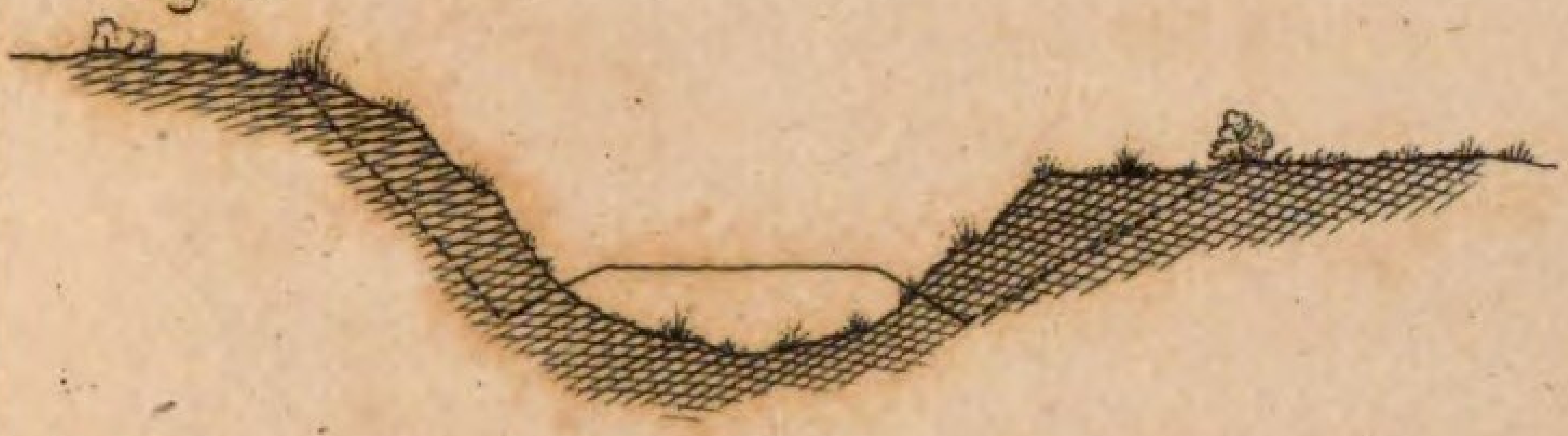

Fig. 2.

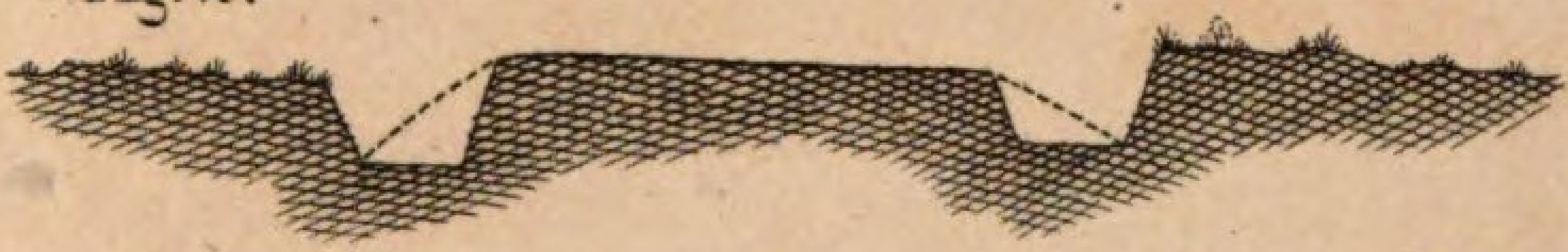

Fig. 3.

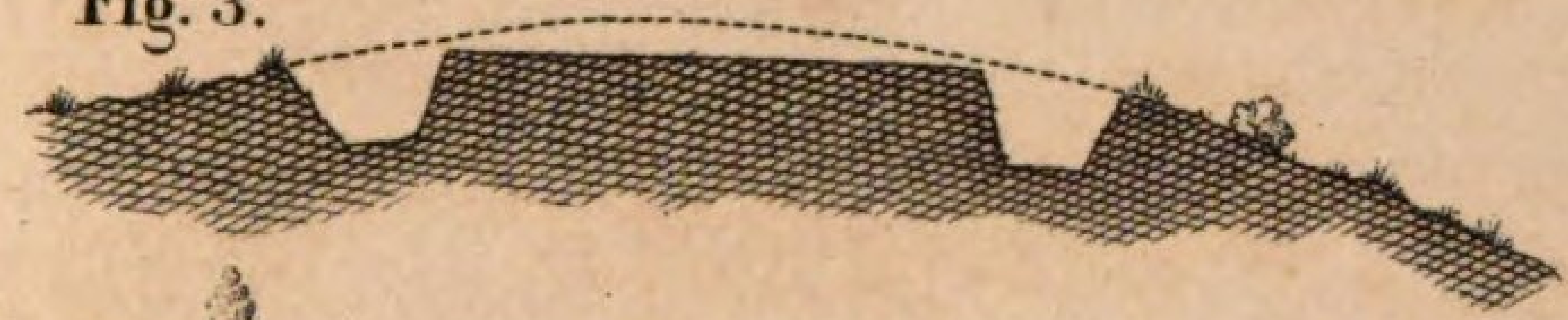

Fig. 4.

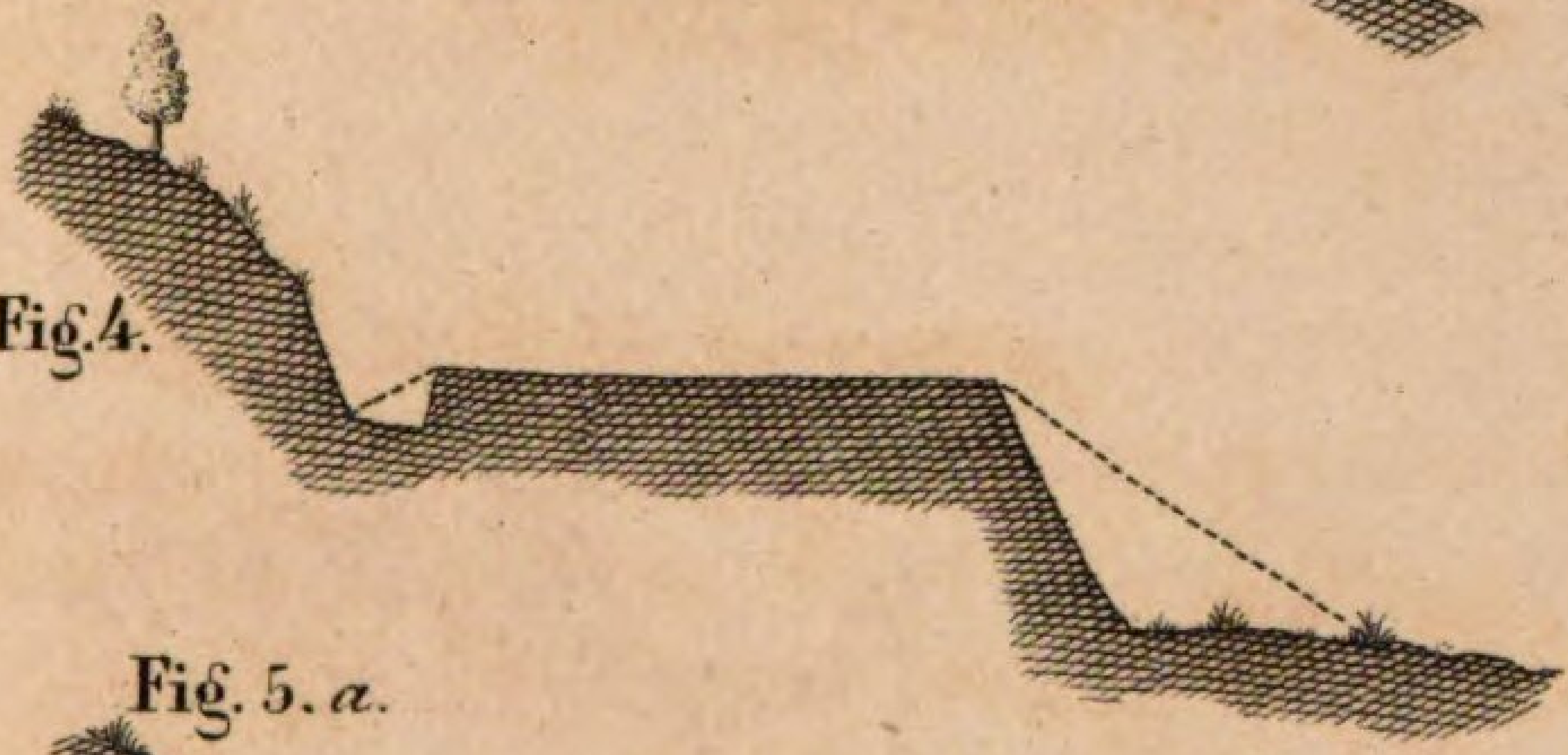

Fig. 5. *a.*

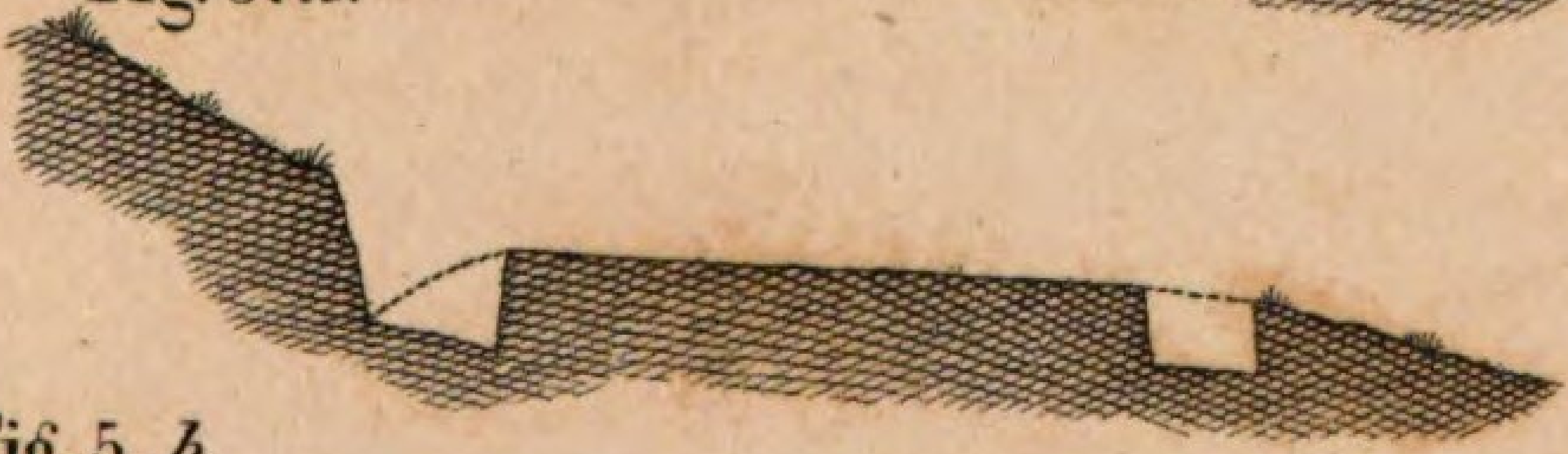

Fig. 5. *b.*

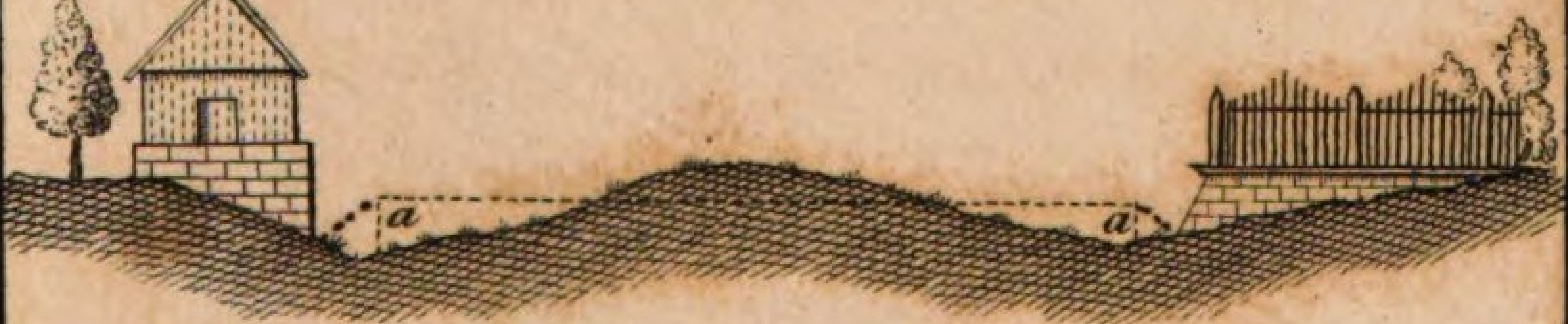

Fig. 6.

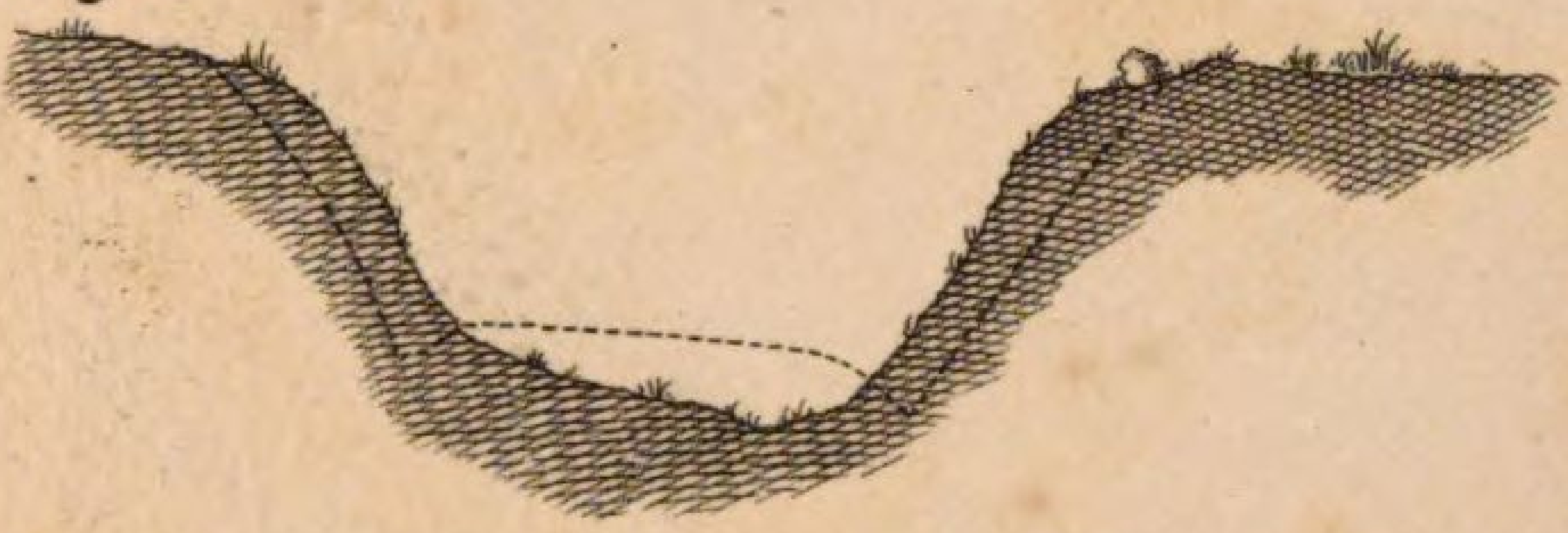

Fig. 7.

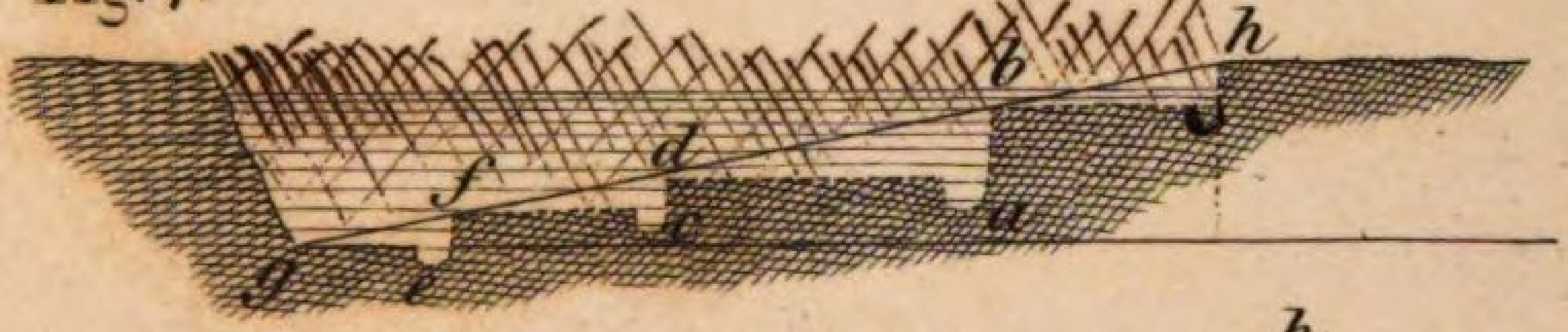

Fig. 8.

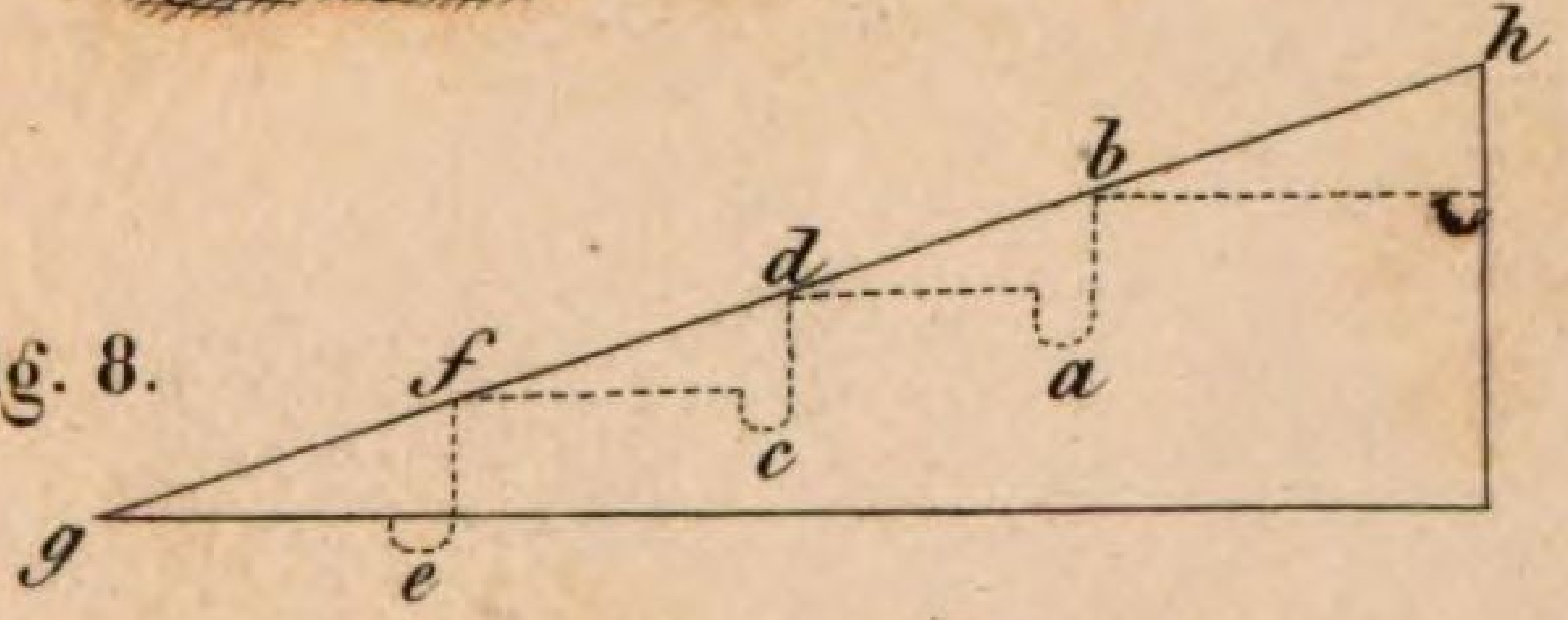

Fig. 9.

Fig. 10.

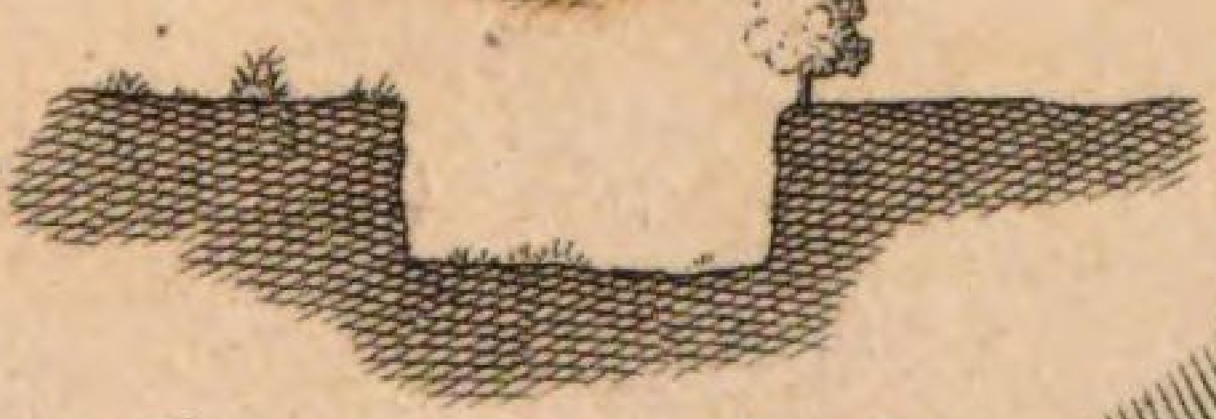

Fig. 11.

BSB Bayerische StaatsBibliothek

MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Greger, Johann Baptist,

Das dermal Nothwendigste über Kunst- und gemeine Fahrtweg-Bauten nach vieljährigen Erfahrungen, mit Bezug auf die Eisenbahnen, das französische Gesetz über Vicinalwege, und das Bayersche über Zwangsabtretung von Grundeigenthum für öffentliche Zwecke

Nürnberg 1838

A.hydr. 47 qa
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10059859-7